



Ministerstvo dopravy

ČESKÁ REPUBLIKA

STRATEGIE BESIP 2021-2030

INFORMACE O PLNĚNÍ
V ROCE 2022

Obsah

1. Úvod	3
1.1 Základní shrnutí	3
1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu	3
1.2.1 Aktivity BESIP v roce 2022	3
1.2.2 Ostatní	7
1.3 Měsíční reporting Strategie	9
2.1 Fatální následky nehod v roce 2022	10
2.2 Plnění předpokladů v období 2021-2022	11
2.3 Mezinárodní spolupráce	12
2.3.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy	12
2.3.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti	13
3. Strategické cíle Strategie BESIP	15
3.1 Vývoj	15
3.2 Následky podle účastníků a kolizního partnera	16
3.3 Genderové srovnání	17
3.3.1 Následky nehod	17
3.3.2 Analýza používání bezpečnostních pásů v České republice	18
3.3.3 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu	19
4. Kraje, obce s rozšířenou působností a obce	20
4.1 Srovnání krajů	21
4.1.1 Období účinnosti Strategie	21
4.1.2 Rok 2022	22
4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP)	23
4.3 Srovnání obcí	25
5. Klíčové ukazatele	27
5.1 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v EU	27
5.2 Plnění na národní úrovni	28
5.3 Plnění na krajské úrovni	32
6. Infrastruktura	33
6.1 Intravilán a extravilán	33
6.2 Druh komunikace	34



6.2.1 Dálnice a silnice I. třídy.....	34
6.2.2 Silnice II. a III. třídy.....	37
6.2.3 Místní komunikace	38
6.2.4 Dopravní výkon.....	39
6.3 Srážky.....	40
6.3.1 Srážky se stromem.....	40
6.3.2 Srážky s vlakem.....	43
7. Vozidlový park	45
8. Závěr.....	47
8.1 Plnění strategických cílů	47
8.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR.....	47
8.1.2 Plnění v krajích.....	47
8.2 Plnění klíčových ukazatelů.....	47
8.4 Doporučení.....	48
8.4.1 Poskytování příspěvků SFDI.....	49
8.5 VIZE NULA.....	49
Přílohy.....	50
Příloha 1: Plnění strategických cílů v ORP a obcích	50
Seznam obrázků	50
Seznam tabulek	51
Použité zdroje.....	52



1. Úvod

Uplynulý rok byl druhým rokem realizace Strategie BESIP 2021-2030 (dále jen „Strategie BESIP“) [1]. Předkládaný materiál hodnotí plnění Strategie BESIP jak z pohledu roku 2022, tak z pohledu období 2021-2022.

Základem analytické části jsou data z ŘSDP PP ČR [2], která jsou srovnána se stanovenou predikcí usmrčených a těžce zraněných osob ve vazbě na strategické cíle a klíčové ukazatele Strategie BESIP, resp. na jednotlivé kraje. Evropská srovnání jsou pak provedena s využitím databází IRTAD [3] a ETSC [4]. Součástí vyhodnocení jsou také poznatky z nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu [5]. Nedílnou součástí dokumentu je Příloha 1; související analýzy jsou v průběhu roku zveřejňovány na webových stránkách www.ibesip.cz.

1.1 Základní shrnutí

V důsledku dopravních nehod bylo na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022 usmrceno 454 osob (meziročně -3,4 %), 1 734 osob bylo zraněno těžce (+6,8 %) a 22 452 lehce (+9,1 %). V případě usmrčených osob se jedná o historicky nejnižší počet.

Česká republika patřila v roce 2022 s 50 usmrčenými osobami na 1 milion obyvatel spolu s Maltou na dělené 16. místo, když za evropským průměrem zaostala o 9 %. Ze zemí V4 bylo v roce 2022 evidováno méně usmrčených na Slovensku (46), naopak více v Polsku (51) a Maďarsku (56).

Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhly v roce 2022 téměř 135 miliard Kč, což představuje přibližně 2,2 % hrubého domácího produktu ČR (*jedná se o předběžné odhady, finální data budou k dispozici ve 4. Q 2023*).

Pozn. Hodnota ztrát z nehodovosti je nominálně výrazně vyšší než v minulých letech, protože pro rok 2022 byla užitá nová metodika ocenění ztrát, zahrnující proti dřívějším výpočtům i nově specifikované "lidské ztráty" (ztracené roky života, ztráta kvality života apod.).

Strategie BESIP, která má za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR mezi rokem 2030 a průměrem let 2017-2019 o 50 %, předpokládala v roce 2022 maximálně 468 usmrčených a 2 007 těžce zraněných osob. Z výše uvedeného vyplývá, že tyto vytýčené strategické cíle byly splněny. **Usmrčených** osob bylo oproti předpokladům evidováno **o 14 méně (-3 %)**, **těžce zraněných o 273 méně (-14 %)**.

V úvodních dvou letech účinnosti Strategie BESIP bylo v České republice usmrceno 924 a těžce zraněno 3 358 osob, oproti předpokladům bylo evidováno o 46 usmrčených osob méně (-5 %), těžce zraněno pak o 799 osob méně (-19 %).

1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu

1.2.1 Aktivity BESIP v roce 2022

Strategie BESIP schválená usnesením vlády ČR ze dne 4. ledna 2021 a průběžné plnění jejího dvouletého Akčního plánu na období 2021-2022, který obsahuje 45 konkrétních opatření a jeho



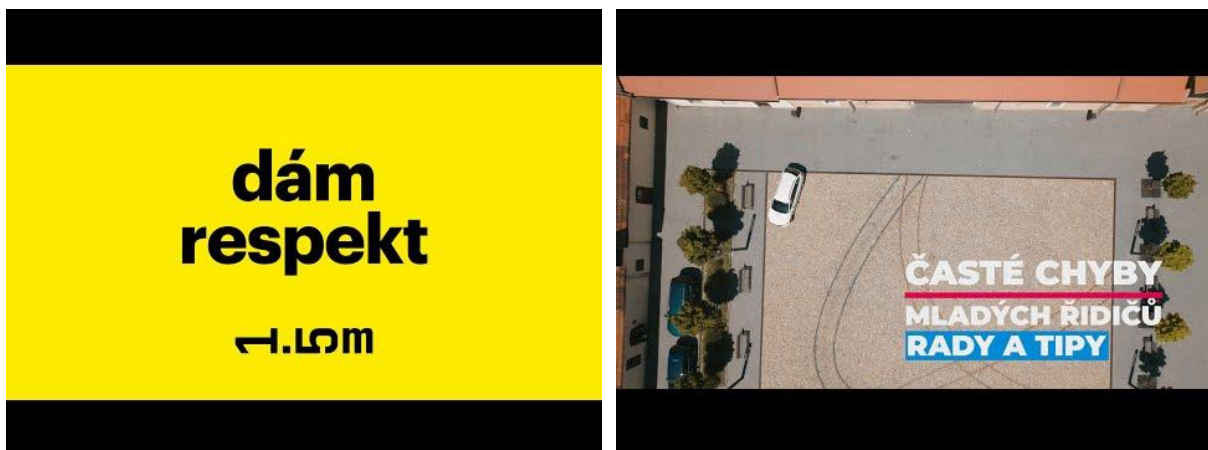
vyhodnocení, bylo předloženo vládě do 31. ledna 2023 s návrhem nového Akčního plánu na období 2023-2024.

Základní filozofii Strategie je potvrzení VIZE NULA, ke které se v následující dekádě chce ČR významně přiblížit [6]. VIZE NULA považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný systém**, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Právě **bezpečné chování účastníků silničního provozu, bezpečné vozidlo a bezpečná infrastruktura tvoří základní pilíře Strategie**.

Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu zasedala v roce 2022 třikrát (14. dubna, 14. června a 9. prosince), řešila mimo jiné podporu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a vyhodnocení plnění Akčního plánu 2021-2022 vč. přípravy plánu pro období 2023-2024.

Preventivní aktivity:

Dám respekt – projekt kooperující s obdobně zaměřeným projektem KREUZIGER project s.r.o. Cílem kampaně je posílení vzájemného respektu a ohleduplnosti mezi cyklisty a řidiči zvýšením informovanosti veřejnosti o bezpečném chování a pravidlech silničního provozu pomocí kontaktních aktivit prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP a vysílání osvětových spotů v TV a rádiích. Během roku 2022 byly provedeny dva výzkumy na pocity jak cyklistů, tak řidičů, realizované společností KANTAR CZ. Velká část dospělé populace (81 %) řídí alespoň někdy motorové vozidlo a na kole jezdí tři čtvrtiny Čechů. Ukazuje se, že zhruba v 50 % jsou viníkem nehod cyklisté a z druhé poloviny ostatní účastníci silničního provozu.



Obrázek 1 Ukázky sdílených videí na YouTube kanále SO BESIP MD v roce 2022

Zpomal, ještě je brzo (13 CEST) – BESIP ve spolupráci s Českou asociací pojišťoven a Policií ČR zahájil pokračování kampaně 13 minut, jejímž cílem bylo upozornit na problematiku agresivního chování řidičů na silnicích, varovat před riziky, která agresivita způsobuje a přimět řidiče ke změně chování. V rámci této kampaně vznikl i unikátní celovečerní dokument o vinících nehod v režii Víta Klusáka. Projekt 13 cest je volným pokračováním kampaně 13 minut. S myšlenkou „Zpomal, ještě je brzo“ se zaměřuje

na mladé řidiče a podporu a smysl bezpečné jízdy. Komunikace kampaně probíhala na webu BESIP a prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP v regionech.

Měření zraku – BESIP ve spolupráci s Grand Optical realizoval kampaň upozorňující na nutnost pravidelných prohlídek zraku. V 60 prodejnách po celé ČR se nabízela možnost bezplatné kontroly zraku. Naměřené hodnoty kvality zraku byly anonymně vyhodnoceny. Z tisíců měření se ukázalo, že zhruba čtvrtina (27 %) měla správné brýle nebo čočky, 45 % potřebovalo menší změnu a u plných 28 % byla potřeba změna korekce o více než 0,75 dioptrie. U řidičů, kteří přišli na měření poprvé v životě, byla čísla výrazně horší. Bez potřeby brýlí odešla jen necelá 3 % návštěvníků, dalších 58 % s korekcí do půl dioptrie a varujících 39 % potřebovalo korekci o 0,75 a více dioptrie.

Aktualizace webového portálu besip.cz – změna grafického designu, vytvoření nové mikrostránky na nový bodový systém včetně čtyř interaktivních kalkulaček zaměřených na brzdovou dráhu, bezpečnou vzdálenost, alkohol a viditelnost. Vytvoření nové sekce “Dopravní hřiště” s interaktivní mapou. Aktualizace sekce Pravidla silničního provozu – zde došlo k aktualizaci Zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, včetně komentářů a judikatury.

Urban Mobility Days – BESIP se v rámci předsednictví ČR v EU aktivně účastnil této konference, která byla zaměřena na nové dopravní trendy a technologie zaměřené na udržitelnou a bezpečnou dopravu ve městech a obcích. Konference byla organizována pod hlavičkou generálního ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu (DG MOVE) ve spolupráci se Stálým zastoupením ČR při EU, Ministerstvem dopravy a výkonné agentury Evropské komise pro klima, infrastrukturu a energii (CINEA). Souběžně s touto konferencí probíhal veletrh URBIS SMART CITY FAIR, kde BESIP ve své expozici prezentoval aktivity z oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Zvyšování bezpečnosti mladých a začínajících řidičů – mezinárodní konference se konala v Poslanecké sněmovně, jejími partnery byl Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny a Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC). Konference byla zaměřena na mladé a začínající řidiče a výměnu zkušeností v této oblasti. Ministr dopravy, který se konference účastnil, představil vládní Strategii BESIP 2021-2030, která stanovuje mladé řidiče jako prioritu a nastavuje opatření v oblasti autoškolení, dopravní výchovy, preventivních kampaní a úpravy sankčního systému. Zmínil novelu zákona o silničním provozu, která významně akcentuje bezpečnost mladých řidičů. Konference se účastnili zástupci Německa, Norska a Evropské komise.

EU Road Safety Results Conference – konference se konala v Bruselu za účasti ministra dopravy a zástupce SO BESIP. Konference byla zaměřena na oblast bezpečnosti silničního provozu a konala se pod záštitou evropské komisařky pro dopravu. Byla příležitostí k diskusi orgánů členských států EU a zainteresovaných stran o pokroku dosaženém při zavádění bezpečnostních systémů a prvků v silniční dopravě. Cílem konference byla výměna informací o naplňování konceptu VIZE NULA a dalším postupu v této oblasti. Česká delegace se aktivně účastnila panelu „Kde se v oblasti bezpečnosti silničního provozu nacházíme v roce 2022?“ **Aktivity v oblasti dopravní výchovy a vzdělávání:**

Dětská dopravní hřiště (DDH), podpora dopolední i odpolední výuky v souladu s Tematickým plánem a metodickým pokynem MD, pasportizace dopravních hřišť v ČR a následná realizace interaktivních map pro všechna DDH v ČR (webový portál besip.cz), údaje pro laickou i odbornou veřejnost (vč. škol, školských zařízení a volnočasových organizací).



3D vizualizace vybraných dopravních hřišť (cca 160 DDH) v rámci všech krajů ČR, vytvoření interaktivního prostředí vybraných dopravních hřišť ve 3D technologii + doplnění tzv. edukačních bodů (testy, kvízy, tabulky, videa atd.), využitelnost pro laickou veřejnost i školní výuku dopravní výchovy (online výuka), vč. přípravy na různé dopravní cyklo soutěže.

Implementace výukového materiálu pro výuku dopravní výchovy ve středním stupni vzdělávání (SŠ, SOU, SOŠ, víceletá gymnázia), metodika + pracovní listy (kooperace s Centrem dopravního výzkumu), online semináře pro pedagogy SŠ.

Dopravní soutěž mladých cyklistů, realizace prezenční formy postupové cyklistické soutěže pro žáky základních škol/školských zařízení dle propozic BESIP, bez realizace celostátního finále (ukrajinská uprchlická krize, nedostatek kapacit v Královohradeckém kraji), postup dvou nejlepších družstev z krajských kol do evropského kola (České Budějovice, Opatovice nad Labem).

Semináře pro lektory DDH, zajištění edukace lektorů DDH (stávajících i nových) ze všech krajů ČR, teoretická a praktická část s cílem zajištění jednotnosti v teoretické i praktické části výuky na DDH v celé ČR, prezentace vhodných výukových a metodických materiálů pro výuku dopravní výchovy (pracovní listy, učebnice, výukové spoty, aplikace atd.), celkem proškoleno 146 lektorů dopravní výchovy na DDH.

Akreditované semináře dopravní výchovy pro pedagogy základních škol, školních družin a ostatních školských zařízení, realizace aktivity Akčního plánu Strategie BESIP = realizace seminářů dopravní výchovy pro pedagogy v souladu se schváleným akreditovaným vzdělávacím programem (MŠMT), kooperace SO BESIP, odd. BESIP CSPSD, krajských koordinátorů BESIP, vybraných pedagogických pracovníků ZŠ/školských zařízení/DDH, prezentace: aktuální výukové a metodické materiály BESIP pro pedagogy ZŠ (pracovní listy, výukové spoty, aplikace atd.); výsledky šetření ČSI zaměřeného na kvalitu a podmínky výuky dopravní výchovy na ZŠ; činnost krajského koordinátora BESIP ve vazbě na aktivity ZŠ/školského zařízení; praktický blok – pohyb organizované skupiny/útvary chodců v silničním provozu; sdílení příkladů dobré praxe, celkem proškoleno 256 pedagogických pracovníků.

Činnost Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu (Rada vlády pro BESIP)

Revize Rámcových vzdělávacích programů, zapojení BESIP do pracovní skupiny MŠMT/Národního pedagogického institutu s akcentem na zapojení dopravní výchovy do příslušné vzdělávací oblasti/vzdělávacího oboru

Evropský rok mládeže, celoroční zapojení BESIP do činnosti pracovní skupiny MŠMT (Dům zahraniční spolupráce) v rámci realizace jednotlivých aktivit souvisejících s vyhlášeným „Evropským rokem mládeže“; snaha motivovat mladé lidi k zapojení do nejrůznějších aktivit v post covidovém období, realizace aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu cílených na mladou generaci (15 – 30 let); kooperace krajských koordinátorů BESIP.

Aktuální aktivity BESIP – viz <https://besip.cz/Akce-a-kampane>.



1.2.1.1 Krajské koordinátory BESIP

Činnost koordináčního týmu bezpečnosti silničního provozu v České republice (dále jen KK BESIP) je dlouhodobě jedním z hlavních pilířů provádění preventivních činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR. Účelem koordináčního týmu je působit v zastoupení Ministerstva dopravy – Samostatného oddělení BESIP na cílovou skupinu, kterou jsou všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích na území ČR, a to zejména v oblasti zajištění dopravně výchovných programů a akcí k prevenci nehodovosti v silničním provozu a dále prezentací. Jedním z hlavních bodů činnosti je mimo jiné také plnění úkolů vyplývajících z opatření přijatých v rámci Strategie BESIP.

Činnost koordináčního týmu byla i v roce 2022 směřována zejména ke zlepšení a prohloubení odborné činnosti. Došlo k propojení a zajištění plánovaných kampaní z hlediska dílčích aktivit na území ČR, odborných školení a materiální zajištění KK BESIP. V meziročním srovnání vzrostl počet akcí s účastí KK BESIP o 424, tj. +22 %.

Tabulka 1 Přehled počtu akcí s účastí KK BESIP podle zaměření v jednotlivých krajích

KRAJ	ŘIDIČI	MOTORKÁŘI	CYKLISTÉ	CHODCI	DĚTI	SENIORŮ	OSTATNÍ	CELKEM
PRAHA	12	1	29	27	38	0	12	119
LIBERECKÝ	2	1	18	30	102	1	21	175
JIHOČESKÝ	19	6	6	8	34	6	26	105
PLZEŇSKÝ	17	2	62	63	81	16	10	251
ÚSTECKÝ	23	2	13	22	43	3	0	106
KRÁLOVÉHRADECKÝ	35	2	13	15	61	4	8	138
KARLOVARSKÝ	16	17	31	31	31	15	14	155
OLOMOUCKÝ	74	6	24	20	29	11	22	186
MORAVSKOSLEZSKÝ	13	2	28	25	20	2	10	100
ZLÍNSKÝ	5	1	7	7	63	3	1	87
JIHOMORAVSKÝ	9	3	37	22	120	10	53	254
PARDUBICKÝ	15	7	51	48	28	18	1	168
STŘEDOČESKÝ	3	2	28	32	102	3	22	192
VYSOČINA	32	1	6	12	36	6	12	105
CELKEM	275	53	353	362	788	98	212	2334

Detailní informace činnosti koordináčního týmu jsou obsahem [8].

1.2.2 Ostatní

Ministerstvo dopravy podporuje řešení dopravně bezpečnostních projektů a infrastruktury prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic a také výzkumnou činnost prostřednictvím Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a Technologické agentury ČR.

Příklady projektů, akcí a kampaní, které byly v oblasti bezpečnosti silničního provozu podpořeny v roce 2022 z **Fondu zábrany škod** v souladu s ustanovením § 23a odst. 3 písm. c) a d) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), jsou uvedeny na stránkách Fondu zábrany škod [zde](#) [9].

Podnětné výstupy poskytují aktuální šetření, která byla také v uplynulém roce zaměřena na nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (NUB). V oblasti rychlosti V85 byly evidovány totožné



hodnoty jako v roce 2021. **Během pandemických let došlo ke snížení podílů nepřipoutaných řidičů (3,7 % v roce 2020, resp. 3,5 % v roce 2021), v roce 2022 byl evidován 7,8% podíl, tj. stejně vysoký jako v roce 2019. Ačkoli povinnost použití přilby platí pro cyklisty do 18 let věku, bylo v roce 2022 evidována více než čtvrtina cyklistů-děti bez přilby, jednalo se o nejvyšší podíl (25,5 %) za posledních 5 let.**

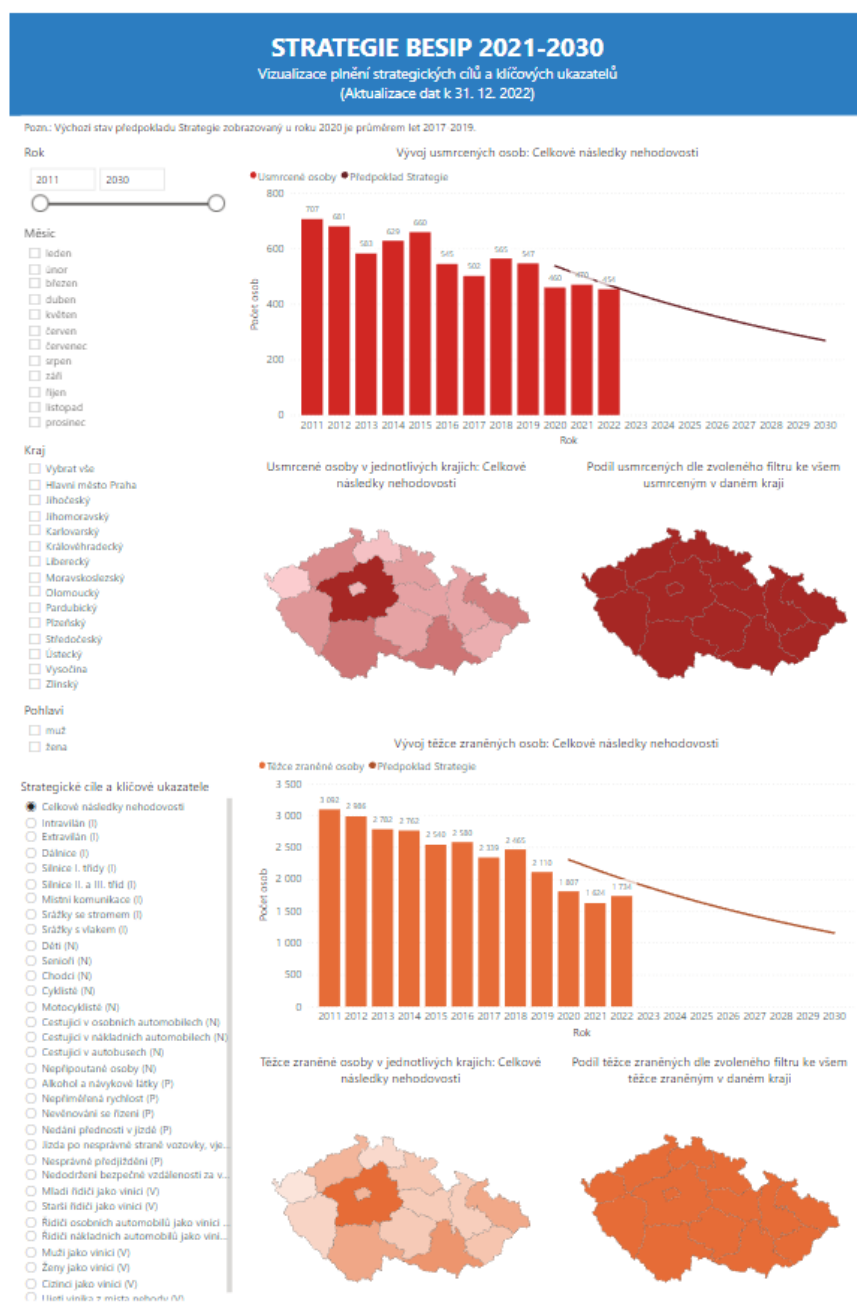
Tabulka 2 Vývoj nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu v období 2017-2022 [5]

Přehled ČR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	94km/h	91km/h	94km/h	96km/h	98km/h	97km/h	97.0km/h	98km/h	98km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	-	-	-	98km/h	99km/h	98km/h	99.0km/h	100km/h	100km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	-	-	-	87km/h	88km/h	88km/h	89.0km/h	89km/h	89km/h
Rychlost V85 v intravilánu	57km/h	55km/h	58km/h	57km/h	56km/h	56km/h	56.0km/h	56km/h	56km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	8.1%	5.3%	8.3%	9.6%	12.2%	10.7%	12.6%	13.6%	13.7%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	8%	5.3%	8.2%	10.5%	13.1%	11.5%	13.1%	14.3%	14.4%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	8.5%	5.4%	8.6%	5.9%	7.8%	7.3%	11.1%	10.8%	10.6%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8.7%	5.9%	10%	7.7%	6.1%	5.6%	5.7%	6.3%	6.2%
Nepoužívání reflexních prvků	-	-	79.7%	59.6%	62.6%	-	-	-	-
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5.8%	4.7%	5.2%	7.3%	6.8%	7.8%	3.7%	3.5%	7.8%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	-	-	-	7.3%	10.2%	6.1%	6.1%	7.3%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	-	-	-	-	15.3%	15.6%	11.5%	12%	8.1%
Nesvícení ve dne	1%	0.5%	0.8%	0.6%	0.8%	0.5%	1.3%	0.9%	0.3%
Užívání mobilního zařízení	3.2%	2.8%	3.2%	2.8%	3%	2.9%	2.2%	1.8%	1.9%
Motocyklista s přilbou	91.9%	98.6%	99.3%	99.7%	99.4%	99.1%	99.4%	99.5%	99.6%
Cyklista s přilbou	46.6%	54%	43.4%	64%	46.8%	51.1%	47.6%	45.9%	49.5%
Cyklista - dítě s přilbou	-	-	-	-	85.2%	86.5%	86.1%	79.1%	74.5%



1.3 Měsíční reporting Strategie

Na webových stránkách <https://nehody.cdv.cz> [7] a <https://www.cdv.cz/vizenula> [6] byly v roce 2022 měsíčně aktualizovány informace ke strategickým cílům a klíčovým ukazatelům. Pomocí filtrů lze online zjistit aktuální stav smrtelných a těžkých následků nehod vůči předpokladům Strategie v daném roce také podle krajů. Aplikaci využívá kromě SO BESIP MD také Ministerstvo vnitra, Policie ČR, CSPDS, krajsí koordinátoři BESIP a další subjekty. Všechna data pro strategické cíle a klíčové ukazatele lze v aplikaci na stránkách [VIZE NULA](#) [6] operativně filtrovat a vizualizovat v členění na kraje, měsíce i z pohledu pohlaví.



Obrázek 2 Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021-2030 [6]2. Evropské srovnání

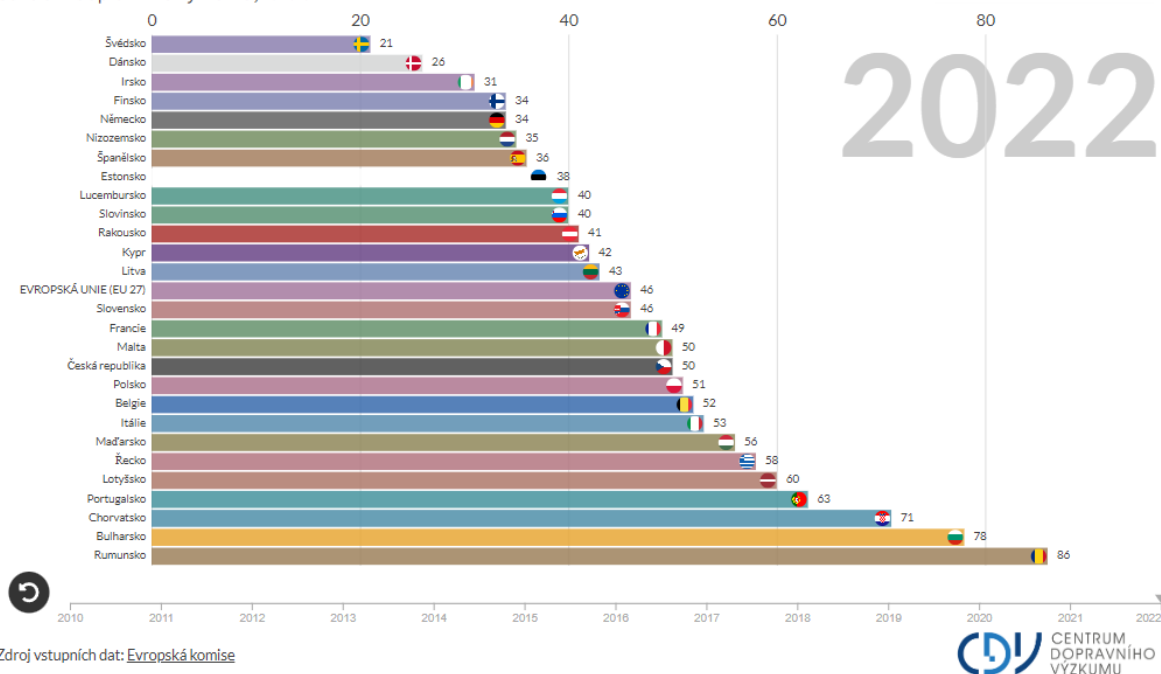
2.1 Fatální následky nehod v roce 2022

Podle předběžných údajů Evropské komise bylo na silnicích v EU v roce 2022 usmrceno 20 600 osob, což představuje meziroční nárůst o 3 %, neboť po pandemii došlo k oživení dopravy. Ve srovnání s posledním rokem před pandemií, tedy s rokem 2019, však jde o pokles o 2 000 úmrtí (–10 %). Cílem EU a OSN je snížit do roku 2030 počet úmrtí na silnicích na polovinu.

Počet úmrtí na silnicích v celé EU se v roce 2022 oproti předchozímu roku zvýšil o 3 % v neposlední řadě proto, že se úroveň dopravy po pandemii zvýšila. Důležité je, že mnohé úspěchy dosažené během pandemie COVID-19 (včetně 17% poklesu mezi lety 2019 a 2020) nebyly ztraceny. Ve srovnání s rokem 2019 se počet úmrtí v roce 2022 snížil o 10 %.

Usmrcení na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Obrázek 3 Počet usmrcených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU v roce 2022 [12]

Pokrok je však v jednotlivých členských státech velmi nerovnoměrný. Největší pokles – o více než 30 % – byl zaznamenán v Litvě a Polsku, přičemž 23% pokles zaznamenalo i Dánsko. Naproti tomu v posledních třech letech zůstal počet úmrtí na silnicích beze změny nebo naopak vzrostl v zemích, jako je Irsko, Španělsko, Francie, Itálie, Nizozemsko a Švédsko.

Celkové pořadí jednotlivých zemí z hlediska míry úmrtí se od doby před pandemií výrazně nezměnilo, přičemž nejbezpečnější jsou silnice ve Švédsku (21 úmrtí na milion obyvatel) a v Dánsku (26 úmrtí na milion obyvatel), zatímco Rumunsko (86 úmrtí na milion obyvatel) a Bulharsko (78 úmrtí na milion obyvatel) vykázaly v roce 2022 nejvyšší míru úmrtí. Průměr EU činil 46 úmrtí na silnicích na milion obyvatel.

Česká republika patřila v roce 2022 s 50 usmrčenými osobami na 1 milion obyvatel spolu s Maltou na dělené 16. místo, když za evropským průměrem zaostala o 9 %. Ze zemí V4 bylo v roce 2022 evidováno méně usmrčených na Slovensku (46), naopak více v Polsku (51) a Maďarsku (56). Interaktivní vizualizace vývoje v období 2010-2022 v jednotlivých zemích EU je k dispozici [zde](#).

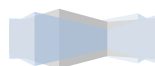
2.2 Plnění předpokladů v období 2021-2022

I přes 3% meziroční nárůst počtu usmrčených osob (2022 vs. 2021) bylo v zemích EU v letech 2021 a 2022 **oproti předpokladům** usmrčeno o 3 % méně osob [předběžné údaje, měřeno v počtu usmrčených do 30 dnů na mil. obyvatel]. V případě ČR bylo meziročně usmrčeno stejně osob, oproti předpokladům pro roky 2021 a 2022 pak o 4 % méně. Celkem 12 zemí EU zaznamenalo v období 2021 a 2022 oproti předpokladům vyšší počet usmrčených osob, nejvyšší relativní rozdíl byl evidován na Slovensku (+10 %), ve Slovinsku (+9 %) a v Irsku (+8 %). Naopak pozitivně lze v uplynulých dvou letech hodnotit vývoj v Polsku (-19 %), Litvě (-19 %) a v Dánsku (-17 %).

V následující tabulce jsou uvedeny počty usmrčených do 30 dnů přepočtené na 1 milion obyvatel v zemích EU. Hodnoty za rok 2022 jsou předběžné.

Tabulka 3 Počet usmrčených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU

Země/rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Rozdíl oproti předpokladům			
							2022	2021-2022	2022	2021-2022
Rakousko	47	46	47	39	41	41	0	1%	-2	-3%
Belgie	53	53	56	43	45	52	5	11%	0	0%
Bulharsko	97	88	90	67	81	78	-2	-2%	-6	-4%
Kypr	61	56	59	54	50	42	-9	-18%	-14	-13%
Česká republika	54	62	58	48	50	50	0	-1%	-5	-4%
Německo	38	39	37	33	31	34	1	3%	-4	-5%
Dánsko	32	30	34	28	22	26	-2	-7%	-10	-17%
Estonsko	36	50	39	44	41	38	2	5%	4	5%
Španělsko	39	38	37	29	32	36	3	9%	-1	-1%
Finsko	43	43	38	40	41	34	-2	-6%	0	1%
Francie	51	48	50	39	45	49	6	13%	4	5%
Řecko	68	65	64	54	57	58	1	1%	-3	-3%
Chorvatsko	81	78	73	58	72	71	4	5%	4	3%
Maďarsko	64	65	62	47	56	56	1	1%	-3	-2%
Irsko	32	28	29	30	27	31	5	20%	4	8%
Lucembursko	41	58	36	42	38	40	1	2%	-3	-4%
Lotyšsko	71	77	69	73	78	60	-3	-5%	8	6%
Litva	69	62	67	63	53	43	-14	-25%	-23	-19%
Nizozemsko	36	39	34	30	29	35	3	11%	-2	-2%
Polsko	75	75	77	66	59	51	-15	-23%	-26	-19%
Portugalsko	59	66	67	52	54	63	7	13%	2	1%



Rumunsko	100	96	96	85	92	86	1	1%	2	1%
Švédsko	25	32	22	20	20	21	-2	-8%	-6	-14%
Slovinsko	50	44	49	38	54	40	-1	-4%	8	9%
Slovensko	46	42	50	45	45	46	6	15%	8	10%
Itálie	56	56	53	40	49	53	5	11%	3	3%
Malta	39	36	32	21	17	50	19	61%	3	4%
EVROPSKÁ UNIE	53	52	51	42	45	46	1	2%	-3	-3%

2.3 Mezinárodní spolupráce

Ministerstvo dopravy se prostřednictvím SO BESIP pravidelně účastní jednání pracovní skupiny na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu v rámci EU (dále jen HLG RS). Do mezinárodní vědecko-výzkumné spolupráce je významně zapojeno CDV, které je členem mnoha mezinárodních institucí a sdružení, jako např. ECTRI, FERSI, FEHRL, POLIS, ICTCT, IRTAD, ETSC, ELITE, THE PEP, HUMANIST VCE, SAE, ERTRAC, ASCE, TRB, ASTM, ELCF, FGSV, ICADTS.

2.3.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy

European Transport Safety Council (ETSC) je nezávislá nezisková organizace, jejímž cílem je snižování počtu usmrcených a zraněných v dopravě. Od roku 1993 sdružuje ETSC více než 200 mezinárodně uznávaných odborníků na bezpečnost dopravy z celé EU.

Poznatky z ETSC jsou mimo jiné využívány v rámci tematických analýz BESIP. **V roce 2022** byly převzaty a doplněny komentářem v kontextu ČR **následující výstupy**:

- Počet úmrtí v roce 2021 zůstává výrazně pod úrovní před pandemií
- Tři ze čtyř smrtelných nehod v Evropě se týkají osobních automobilů, každou pátou obětí je chodec. Kde je problém?
- Ve většině evropských zemí slábnou kontroly zákazu řízení pod vlivem alkoholu a používání mobilních telefonů za volantem
- Nižší rychlostní limity mohou přispět nejen k vyšší bezpečnosti na silnicích, ale i nižším emisím a omezení závislosti na ruské ropě
- Používání telefonu při řízení se dá odnaučit. Překvapivě pomocí telefonu
- Oficiální bilance nehodovosti: Litva dokázala za deset let snížit počet úmrtí na silnicích o 50 %, Česko o 31 %
- Většina Němců je pro plošné omezení rychlosti na dálnicích
- Jezdci na elektrokoloběžkách jsou vystaveni vyššímu riziku zranění v porovnání s ostatními účastníky silničního provozu
- Nehodovost vozidel s asistenčními systémy řidiče ADAS. Proč (ne)víme, jak jsme na tom v Evropě
- Analýza nehodovosti zranitelných účastníků provozu
- V posledním desetiletí zemřelo na silnicích EU 6 000 dětí
- Věnujeme se dostatečně bezpečnosti silničního provozu?



Uvedené výstupy jsou pravidelně zveřejňovány.

2.3.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti

Databáze IRTAD je součástí výzkumného programu OECD zahrnutým do oblasti výzkumu silniční dopravy a intermodálních vazeb. Tato databáze průběžně shromažďuje údaje o nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, infrastrukturními a provozními ukazateli. Současně je IRTAD fórem pro prezentaci výsledků výzkumů vázaných na statistická data národních úrovní a iniciátorem zpracování souhrnných kompilačních studií. Databáze IRTAD obsahuje souhrnná a mezinárodně srovnatelná data v časových řadách od roku 1990. V rámci IRTAD je dosažen vysoký stupeň harmonizace, data jsou kompletní na mezinárodní úrovni při dodržení základních definic a datového obsahu.

Pracovní skupina IRTAD průběžně spolupracuje na řešení řady problémů spojených se získáváním a zpracováním údajů z bezpečnosti dopravy, včetně jejich další harmonizace. Objektem zájmu jsou zejména národní strategie jednotlivých zemí, jejich cíle a časové rozmezí, prognózování a modelování vývoje, vliv COVID-19 na mobilitu a nehodovost, klíčové (nepřímé) ukazatele bezpečnosti, národní observatoře bezpečnosti provozu, hloubková analýza nehodovosti, rychlostní limity, alkohol a drogy, nové typy vozidel.

Fatální následky dopravních nehod v zemích EU byly v roce 2022 zpracovány do interaktivní vizualizace, která je k dispozici na webu www.cdv.cz/vizenula. Kromě celkových následků lze filtrovat i podle kategorií alkohol, cyklisty, děti, chodce, motocyklisty a seniory.

Pozn. Data za rok 2022 jsou v databázi doplňována v průběhu roku 2023.



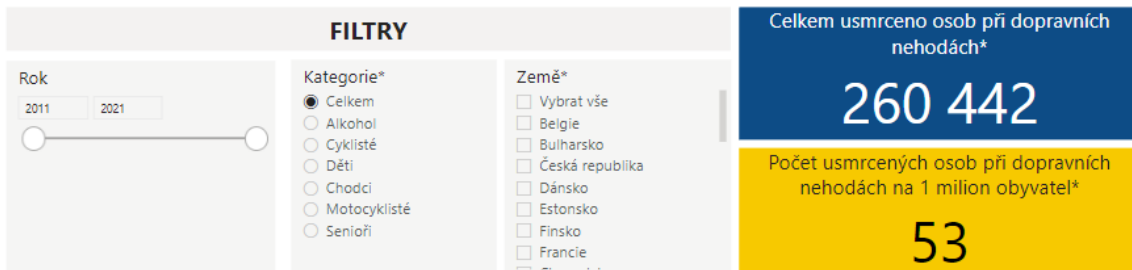
FATÁLNÍ NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD V EU

Aktualizace dat k 31. 12. 2021

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., sleduje v rámci plnění Strategie BESIP 2021-2030 závažné následky nehod i v evropském kontextu. Následující interaktivní vizualizace obsahuje data ohledně fatálních následků nehod v EU z mezinárodní databáze IRTAD a ETSC.

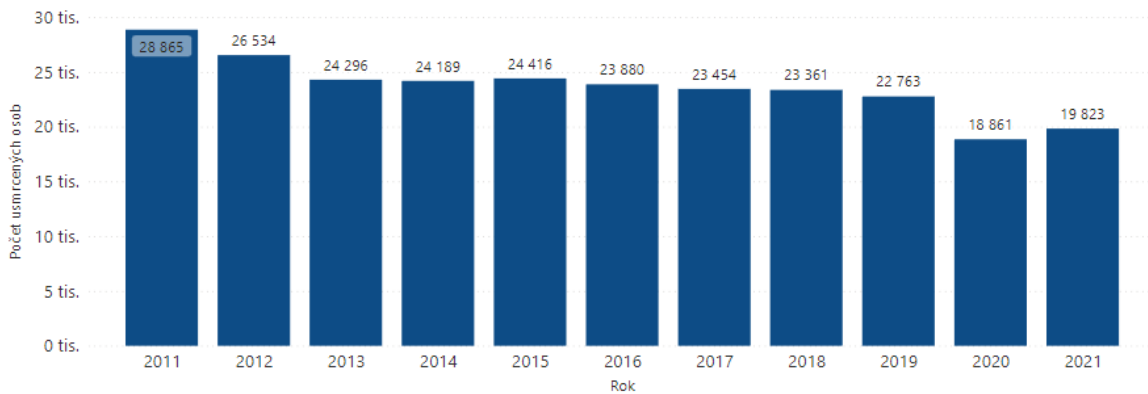
Uvedené údaje představují počet usmrcených osob do 30 dnů po nehodě.

Aktualizace probíhá jednou za rok.



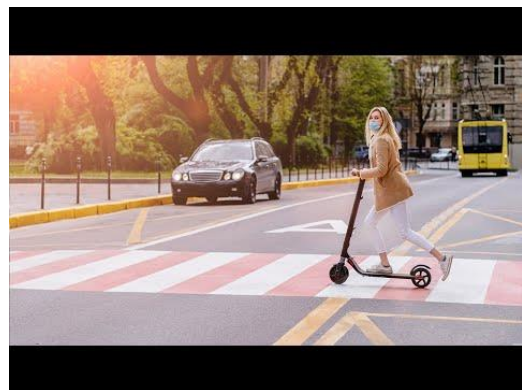
*Poznámka: Vycházeno pouze z dostupných dat. Data za usmrcené osoby Celkem vycházejí z údajů z databáze ETSC (27 zemí EU), ze stejné databáze vycházejí data za Alkohol (25 zemí EU), ta jsou však ve většině zemí doplněna odhadem (regresní imputací). Data za oblasti Cyklisté, Motocyklisté, Chodci, Děti a Senioři vycházejí z databáze IRTAD (19 zemí EU), v některých letech byla rovněž pro jednotlivé země doplněna odhadem.

Vývoj usmrcených osob při dopravních nehodách v EU - Celkem



Obrázek 4 Vizualizace fatálních následků dopravních nehod v zemích EU [6]

Výroční zpráva o bezpečnosti silničního provozu za rok 2022 poskytuje přehled o stavu bezpečnosti silničního provozu ve 42 zemích, které se účastní stálé pracovní skupiny IRTAD. Tato zpráva na základě nejnovějších údajů popisuje poslední vývoj v oblasti bezpečnosti silničního provozu v těchto zemích a porovnává jejich hlavní ukazatele bezpečnosti silničního provozu. [13]



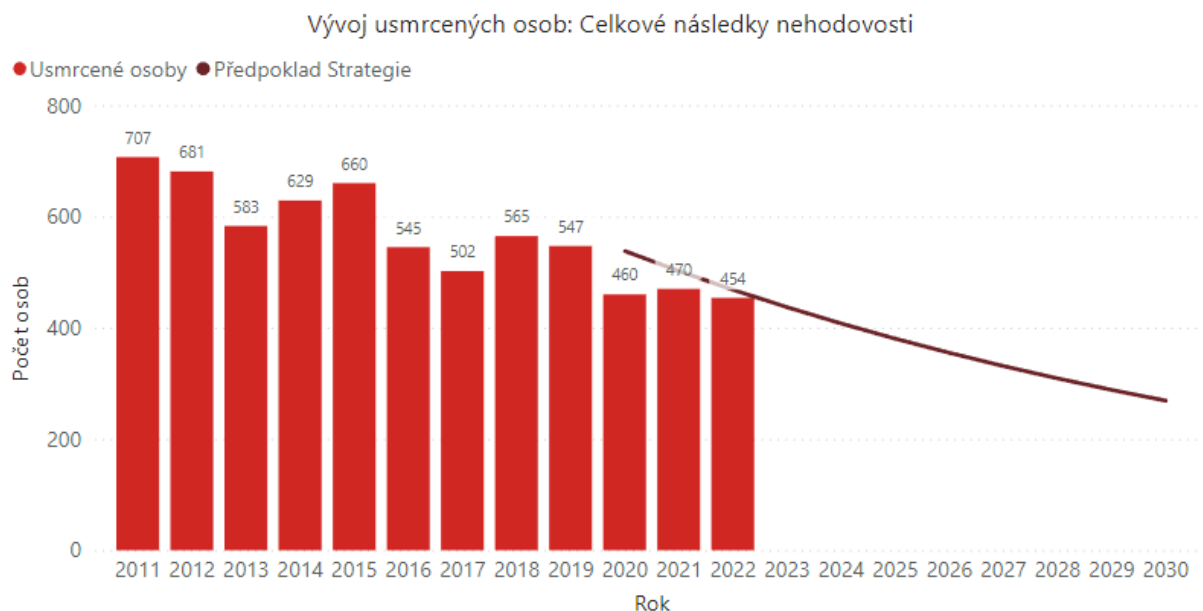
3. Strategické cíle Strategie BESIP

3.1 Vývoj

V úvodních dvou letech účinnosti Strategie bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 924 a těžce zraněno 3 358 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 46 osob méně (-4,7 %) a těžce zraněno o 746 osob méně (-17,9 %).

V roce 2022 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 454 a těžce zraněno 1 734 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 14 osob méně (-3,0 %) a těžce zraněno o 273 osob méně (-13,6 %).

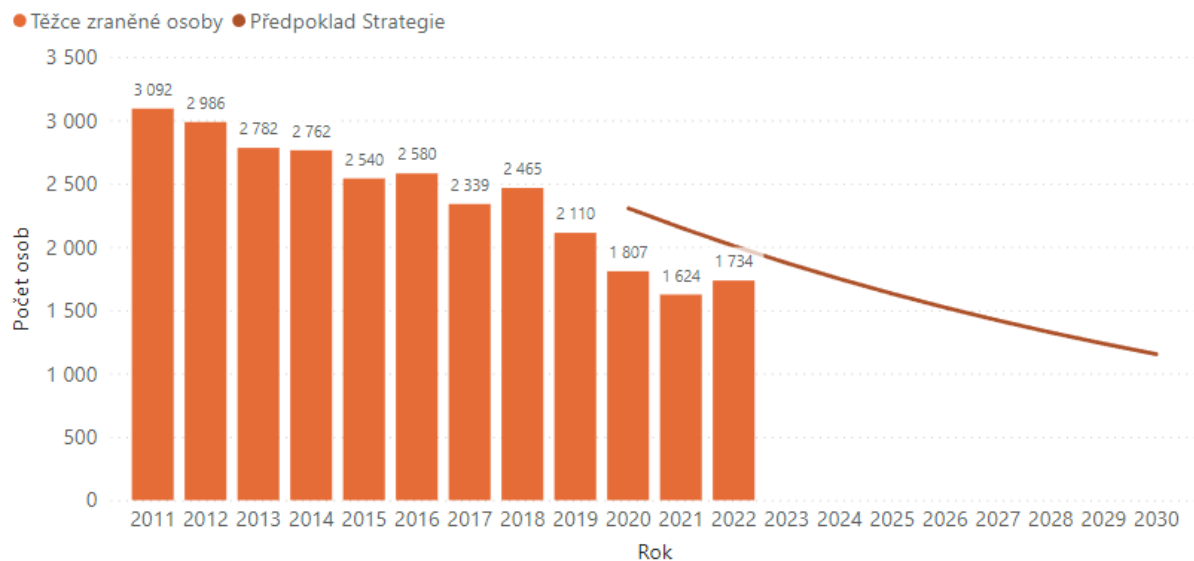
Vývoj v uvedeném období v uplynulých letech a vztah reality a předpokladů Strategie je zřejmý z uvedených obrázků 5 a 6. Pozn. jedná se o celoroční hodnoty a předpoklady.



Obrázek 5 Vývoj usmrcených osob vs. předpoklady Strategie [6]



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti



Obrázek 6 Vývoj těžce zraněných osob vs. předpoklady Strategie [6]

3.2 Následky podle účastníků a kolizního partnera

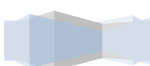
Matice kolizních partnerů ukazují četnosti jednotlivých typů kolizí v období účinnosti Strategie, tedy v období 2021-2022. Z ní je vidět, že nejzávažnější následky (co do počtu) mají srážky zranitelných účastníků s osobními automobily, dále pak s automobily nákladními.

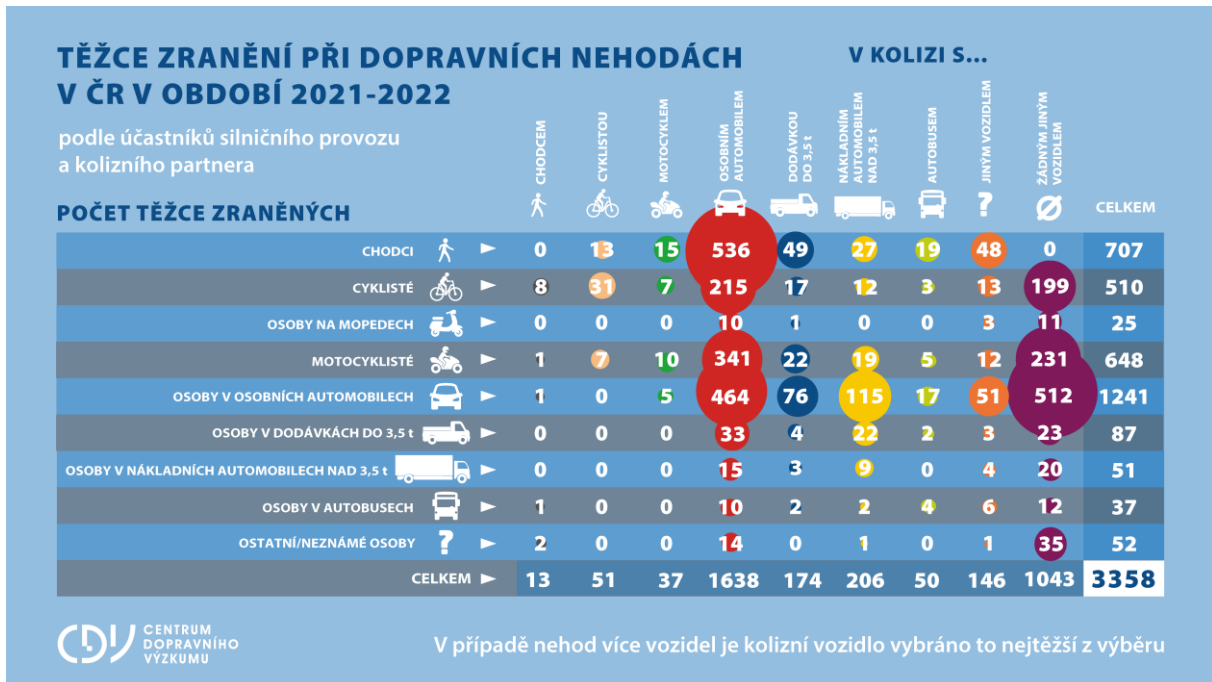
FATÁLNÍ NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD V ČR V OBDOBÍ 2021–2022		V KOLIZI S...								
podle účastníků silničního provozu a kolizního partnera		CYKLISTOU	MOTOCYKLEM	OSOBNÍ AUTOMOBILEM	DODÁVKOU DO 3,5 t	NÁKLADNÍM AUTOMOBILEM NAD 3,5 t	AUTOBUSEM	JINÝM VOZIDLEM	ZÁDNÍM JINÝM VOZIDLEM	CELKEM
POČET USMRCENÝCH DO 24 HODIN										
CHODCI	0	2	95	18	28	5	16	0	164	
CYKLISTÉ	1	2	38	2	6	4	7	25	85	
OSOBY NA MOPEDECH	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
MOTOCYKLISTÉ	0	0	59	9	11	0	6	58	143	
OSOBY V OSOBNÍCH AUTOMOBILECH	0	0	106	23	103	5	22	212	471	
OSOBY V DODÁVKÁCH DO 3,5 t	0	0	10	3	7	0	6	11	37	
OSOBY V NÁKLADNÍCH AUTOMOBILECH NAD 3,5 t	0	0	2	0	4	0	0	8	14	
OSOBY V AUTOBUSECH	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
OSTATNÍ/NEZNÁMÉ OSOBY	?	0	1	0	1	0	1	5	8	
CELKEM	1	4	312	55	160	14	58	320	925	



V případě nehod více vozidel je kolizní vozidlo vybráno to nejtěžší z výběru

Obrázek 7 Matice kolizních partnerů - počet usmrcených osob v období 2021-2022





Obrázek 8 Matice kolizních partnerů - počet těžce zraněných osob v období 2021-2022

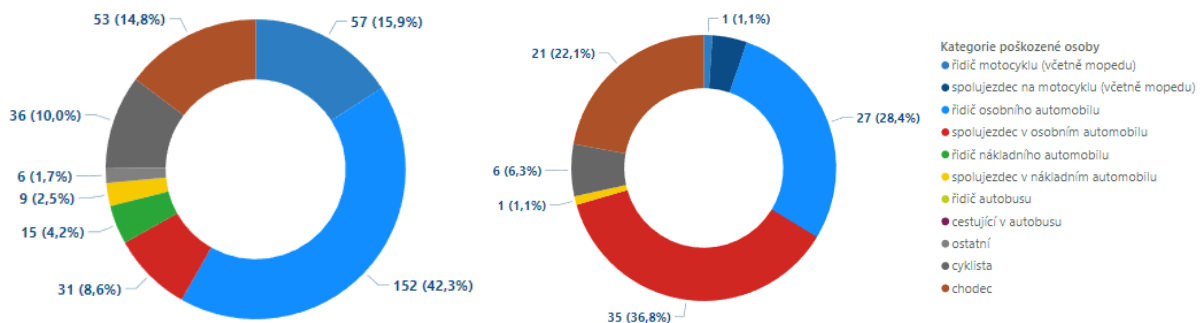
3.3 Genderové srovnání

V České republice bylo ke konci roku 2022 registrováno **6,22 mil. držitelů řidičských oprávnění**. Poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví se postupně stále více sblíží: v současnosti jej představuje **54,3 % mužů a 45,7 % žen**.

3.3.1 Následky nehod

Genderové srovnání je taxativně zakotveno ve Strategii BESIP 2021-2030. Proto jsou v následující části srovnány závažné následky nehod vůči předpokladům také podle genderu.

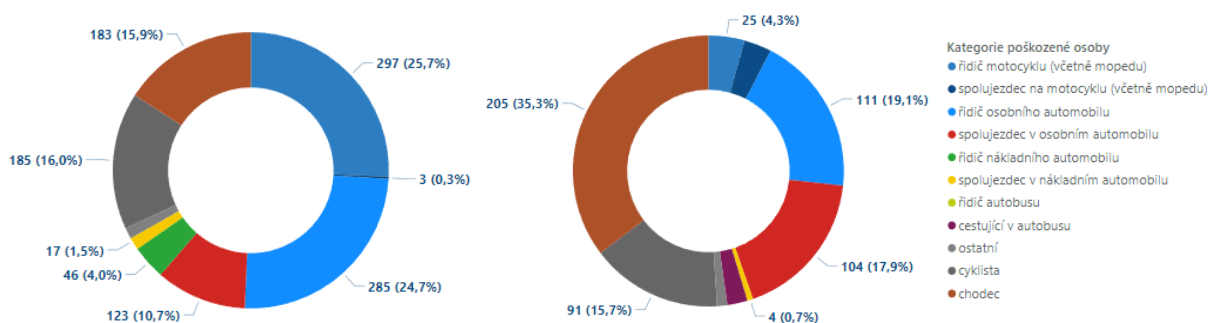
V roce 2022 bylo vinou mužů usmrceno 379 osob (87,3 %), vinou žen pak 55 osob (tj. 12,7 %). Usmrceno bylo celkem 434 osob, z toho 359 mužů (79 %) a 75 žen (21 %). Z uvedeného je zřejmé, že **podíl žen na smrtelných zraněních byl 1,7x vyšší oproti počtu zaviněných smrtelných následků žen**.



Obrázek 9 Smrtelné následky nehod v roce 2022 z pohledu pohlaví muži-ženy [7]

Z obrázku uvedených výše je zřejmé, že podíly jednotlivých kategorií usmrčených osob jsou z pohledu pohlaví odlišné. Zatímco u mužů se nejčastěji jednalo o řidiče osobních automobilů (42,3 %), motocyklisty (15,9 %) a chodce (14,8 %), u žen to jsou spolujezdci v osobním automobilu (36,8 %), řidiči osobních automobilů (28,4 %) a chodci (22,1 %).

V roce 2022 bylo vinou mužů těžce zraněno 1 330 osob (79,5 %), vinou žen pak 342 osob (tj. 20,5 %). Těžce zraněno bylo celkem 1 734 osob, z toho 1 154 mužů (66,6 %) a 580 žen (33,4 %). Z uvedeného je zřejmé, že **podíl žen na těžkých zraněných byl 1,6x vyšší oproti počtu zaviněných smrtelných následků žen.**



Obrázek 10 Těžká zranění nehod v roce 2022 z pohledu pohlaví muži-ženy [7]

Z obrázku 10 je opět zřejmé, že podíly jednotlivých kategorií těžce zraněných osob jsou z pohledu pohlaví odlišné. Zatímco u mužů se nejčastěji jednalo o motocyklisty (25,7 %), řidiče osobních automobilů (24,7 %), a cyklisty (16,0 %), u žen to jsou chodci (35,3 %), řidiči osobních automobilů (19,1 %) a spolujezdci v osobním automobilu (17,9 %).

Výše uvedená nehodová data jsou jen základním přehledem z pohledu genderového srovnání. Je nutné si uvědomit, že zde nejsou zohledněny dopravní výkony, resp. ujetá vzdálenost. V neposlední řadě jsou mezi tzv. řidiči profesionály více zastoupeni muži, např. u držitelů řidičského oprávnění skupiny C, C+E a D tvoří podíl mužů přibližně 99 %. Významně více (cca 90 %) jsou řidiči-muži zastoupeni také v kategorii motocyklistů.

3.3.2 Analýza používání bezpečnostních pásů v České republice

V roce 2022 byl publikován recenzovaný článek, ve kterém byly údaje čerpány z bodového hodnocení řidičů, databáze dopravních nehod a nepřímých ukazatelů bezpečnosti. Všechny tři zdroje dat se shodly na tom, že míra nepoužívání bezpečnostních pásů je u mužů signifikantně vyšší než u žen. Zároveň se ukázalo, že používání pásů závisí na pozici osoby ve vozidle: nejvíce se poutají řidiči, následují přední spolujezdci a nejméně se poutají spolujezdci na zadních sedadlech. Dále vyplynulo, že nepřipoutané osoby mají u nehod závažnější následky než osoby připoutané, a že pravděpodobnost použití pásu roste s věkem; u mužů však ke zlepšení dochází později než u žen. Zahraniční zkušenosti ukazují, že na používání bezpečnostních pásů má pozitivní vliv policejní dohled, používání systémů upozorňujících na nezapnutí pásu a především vedení kampaní. Vzhledem k tomu, že poslední kampaň zaměřená přímo na pásy probíhala v Česku již před téměř 20 lety, autoři důrazně doporučují zaujmout v tomto ohledu aktivnější přístup. [10]



3.3.3 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu

V interaktivní webové aplikaci Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>) [7] lze data filtrovat také podle pohlaví (detaily viz kapitola 3.2), stejně tak na <https://www.cdv.cz/vizenula> [6].



Obrázek 11 Ukázka filtrování osob dle pohlaví v aplikaci Dopravní nehody v ČR [7]



4. Kraje, obce s rozšířenou působností a obce

Základním dlouhodobým cílem VIZE NULA je, aby nejpozději do roku 2050 nebyla na pozemních komunikacích usmrcena nebo těžce zraněna žádná osoba. Nástroj, jak se ke společnému cíli přiblížit, představuje Strategie. Na národní úrovni jsou mj. definovány oblasti s největším potenciálem snížení závažných následků dopravních nehod, není zde prostor věnovat se odlišným specifickým v rámci jednotlivých krajů a měst. Klíčové je přenesení Strategie z národní úrovně do úrovní krajských a místních, kde je prostor věnovat se jednotlivým specifickým včetně konkrétních nehodových lokalit, k jejichž určení poslouží vhodná certifikovaná metoda. Hierarchie jednotlivých dokumentů je znázorněna v následující infografice.



Obrázek 12 Transpozice Strategie BESIP 2021-2030 z národní, přes krajskou až po místní úroveň [1]

V následujících podkapitolách je kladen důraz na krajské srovnání. V dekádě 2021-2030 pak v rámci této informace sledujeme vývoj strategických cílů také na úrovni obcí s rozšířenou působností a detailně také na úrovni obcí.



4.1 Srovnání krajů

4.1.1 Období účinnosti Strategie

V úvodních dvou letech účinnosti Strategie se nedařilo stanovené předpoklady v oblasti usmrčených osob plnit ve 4 krajích: Zlínském (+41 %), Královéhradeckém (+28 %), Ústeckém (+9 %) a Středočeském kraji. V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v Hl. m. Praze (+18 %) a Karlovarském kraji (+18 %). Pozitivně lze v oblasti usmrčených osob hodnotit Moravskoslezský (-23 %), Libereckém (-20 %) a Jihomoravský (-18 %), v případě těžce zraněných pak Zlínský (-40 %), Liberecký (-39 %) a Pardubický kraj (-38 %). Extrémní případ Zlínského kraje lze interpretovat tak, že závažné nehody byly, bohužel, čteněji zastoupeny v případě smrtelných následků.

Tabulka 4 Plnění strategických cílů v období 2021-2022 v jednotlivých krajích [6]

Usmrčené osoby dle krajů

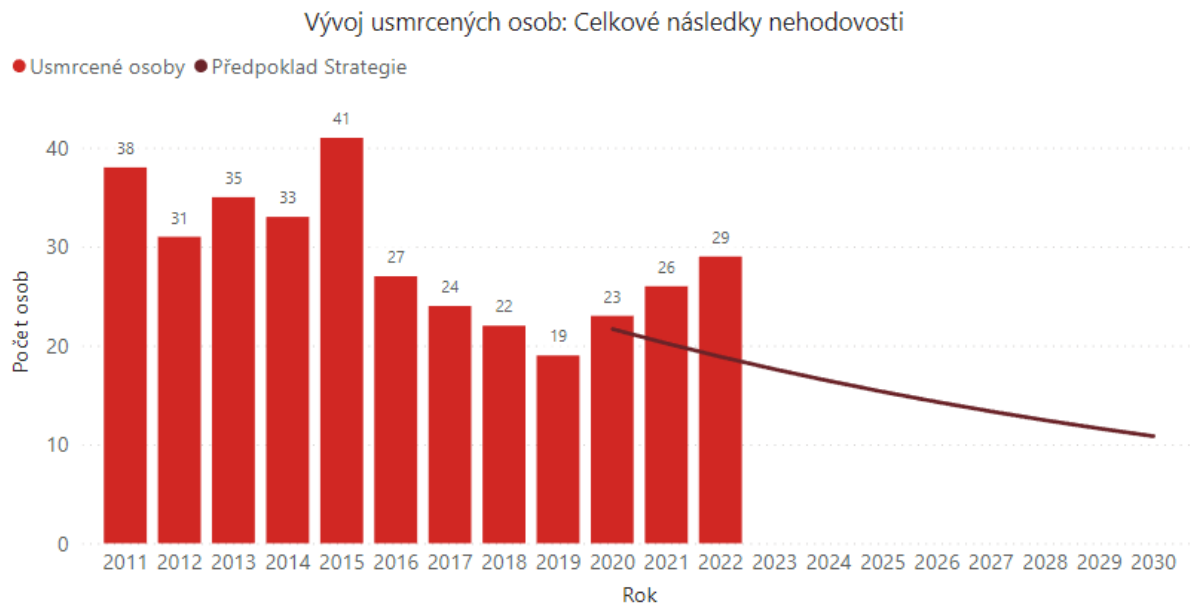
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Zlínský kraj	55	39	16	40,94 %
Královéhradecký kraj	69	54	15	27,72 %
Ústecký kraj	82	75	7	9,39 %
Středočeský kraj	156	155	1	0,65 %
Karlovarský kraj	27	28	-1	-3,62 %
Hlavní město Praha	39	41	-2	-4,89 %
Olomoucký kraj	53	56	-3	-5,37 %
Jihočeský kraj	93	102	-9	-8,86 %
Plzeňský kraj	65	75	-10	-13,31 %
Pardubický kraj	49	57	-8	-14,16 %
Kraj Vysočina	54	63	-9	-14,39 %
Jihomoravský kraj	85	103	-18	-17,51 %
Liberecký kraj	27	34	-7	-20,43 %
Moravskoslezský kraj	70	91	-21	-23,13 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	322	272	50	18,40 %
Karlovarský kraj	125	106	19	17,86 %
Plzeňský kraj	167	167	0	0,00 %
Jihočeský kraj	397	453	-56	-12,37 %
Jihomoravský kraj	398	476	-78	-16,38 %
Středočeský kraj	538	655	-117	-17,85 %
Olomoucký kraj	144	183	-39	-21,26 %
Ústecký kraj	271	353	-82	-23,24 %
Kraj Vysočina	166	219	-53	-24,15 %
Moravskoslezský kraj	264	351	-87	-24,78 %
Královéhradecký kraj	171	274	-103	-37,55 %
Pardubický kraj	150	243	-93	-38,20 %
Liberecký kraj	97	158	-61	-38,73 %
Zlínský kraj	148	246	-98	-39,84 %

Zlínský kraj v uplynulých dvou letech mezi kraji dominoval v rozdílu počtu usmrčených osob ve vztahu k předpokladům Strategie, vývoj usmrčených osob ve Zlínském kraji je uveden v obrázku 13 níže. Je zřejmé, že na pozitivní sestupný trend z let 2017-2019 nenavázaly poslední tři roky, kdy se počet usmrčených každoročně zvyšuje. Oproti předpokladům Strategie bylo na silnicích II. a III. třídy usmrceno o 10 osob více (+66,5 %), významně k neplnění přispěla příčina nevěnování se řízení, v jejímž důsledku bylo usmrceno 11 osob (+9). Vinou cizích státních příslušníků bylo usmrceno 8 osob (+7).





Obrázek 13 Vývoj usmrcených osob ve Zlínském kraji [6]

4.1.2 Rok 2022

V roce 2022 se nedařilo stanovené předpoklady v oblasti usmrcených osob plnit v pěti krajích: Zlínském (+53 %), Ústeckém (+22 %), Královéhradeckém (+19 %), Pardubickém a Středočeském kraji. V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v Hl. m. Praze (+50 %), Karlovarském kraji (+53 %) a v Plzeňském kraji (+4 %).

Tabulka 5 Plnění strategických cílů v roce 2022 v jednotlivých krajích [6]

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Zlínský kraj	29	19	10	53,02 %
Ústecký kraj	44	36	8	22,23 %
Královéhradecký kraj	31	26	5	19,14 %
Pardubický kraj	28	27	1	3,67 %
Středočeský kraj	76	75	1	1,34 %
Kraj Vysočina	30	30	0	0,00 %
Jihočeský kraj	48	49	-1	-2,04 %
Karlovarský kraj	12	13	-1	-7,49 %
Hlavní město Praha	17	20	-3	-15,20 %
Moravskoslezský kraj	41	44	-3	-6,85 %
Liberecký kraj	12	17	-5	-30,23 %
Plzeňský kraj	31	36	-5	-13,78 %
Jihomoravský kraj	43	50	-7	-14,11 %
Olomoucký kraj	12	27	-15	-55,58 %

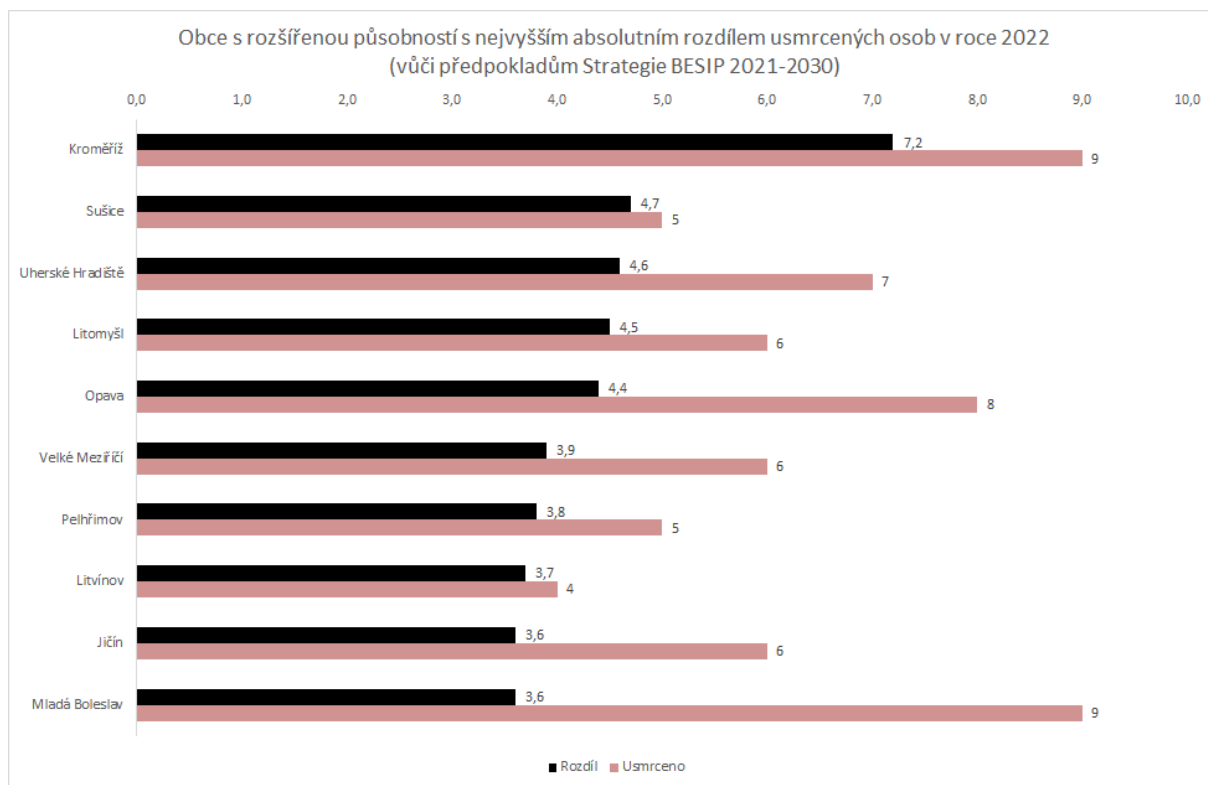
Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	196	131	65	49,56 %
Karlovarský kraj	78	51	27	52,57 %
Plzeňský kraj	83	80	3	3,73 %
Kraj Vysočina	92	106	-14	-13,22 %
Olomoucký kraj	69	89	-20	-22,58 %
Jihomoravský kraj	205	230	-25	-10,88 %
Liberecký kraj	50	76	-26	-34,20 %
Jihočeský kraj	187	219	-32	-14,64 %
Středočeský kraj	280	316	-36	-11,38 %
Pardubický kraj	80	118	-38	-32,33 %
Moravskoslezský kraj	129	169	-40	-23,60 %
Zlínský kraj	75	119	-44	-37,05 %
Ústecký kraj	125	170	-45	-26,42 %
Královéhradecký kraj	85	132	-47	-35,50 %



4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP)

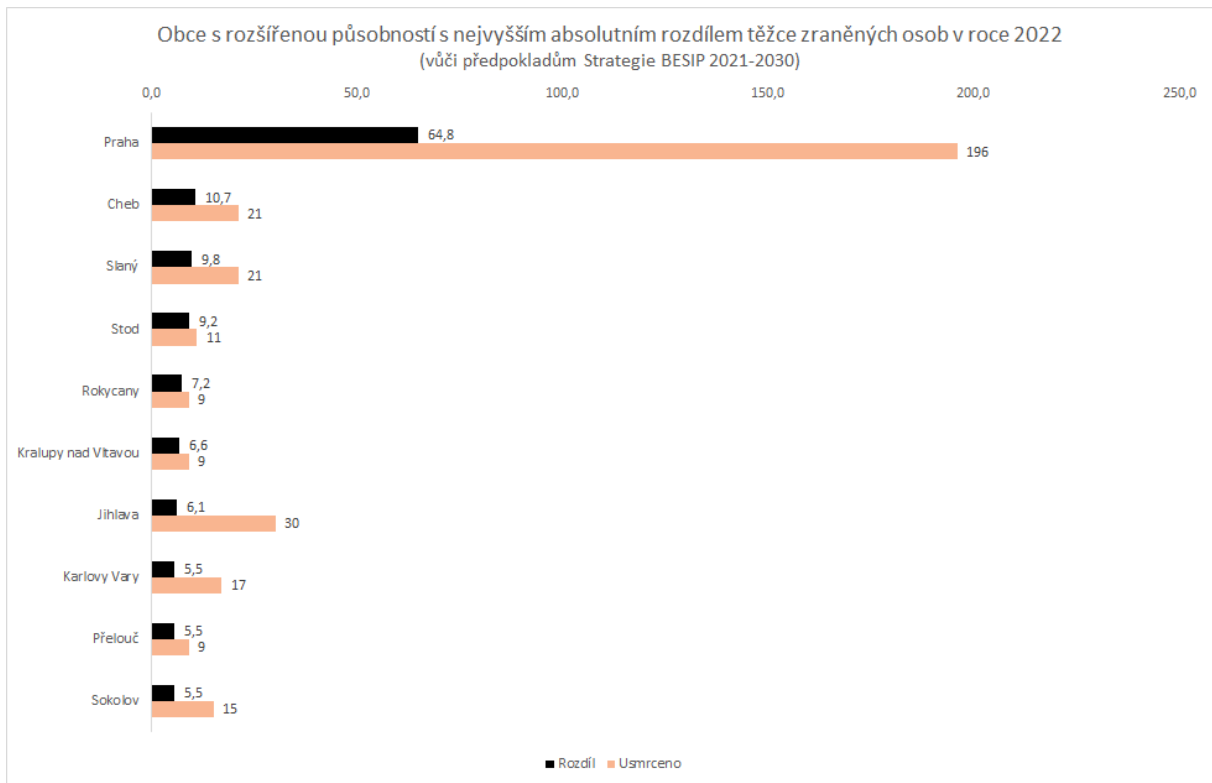
Celkem 86 ORP nesplnilo vytýčené předpoklady strategie pro rok 2022 v oblasti usmrčených osob (tj. 41,5 %). V absolutních hodnotách byl evidován nejvyšší rozdíl v ORP Kroměříž (+7,2), Sušice (+4,7) a Uherské Hradiště (+4,6). Naopak nejlépe lze z tohoto pohledu hodnotit ORP Pardubice (-4,4), Jihlava (-4,3) a Hodonín (-4,1).



Obrázek 14 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem usmrčených osob v roce 2022



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytýčené předpoklady 67 ORP (tj. 32,4 %), nejvyšší rozdíl byl v absolutních hodnotách evidován v ORP Praha (+64,8), Cheb (+10,7) a Slaný (+9,8).



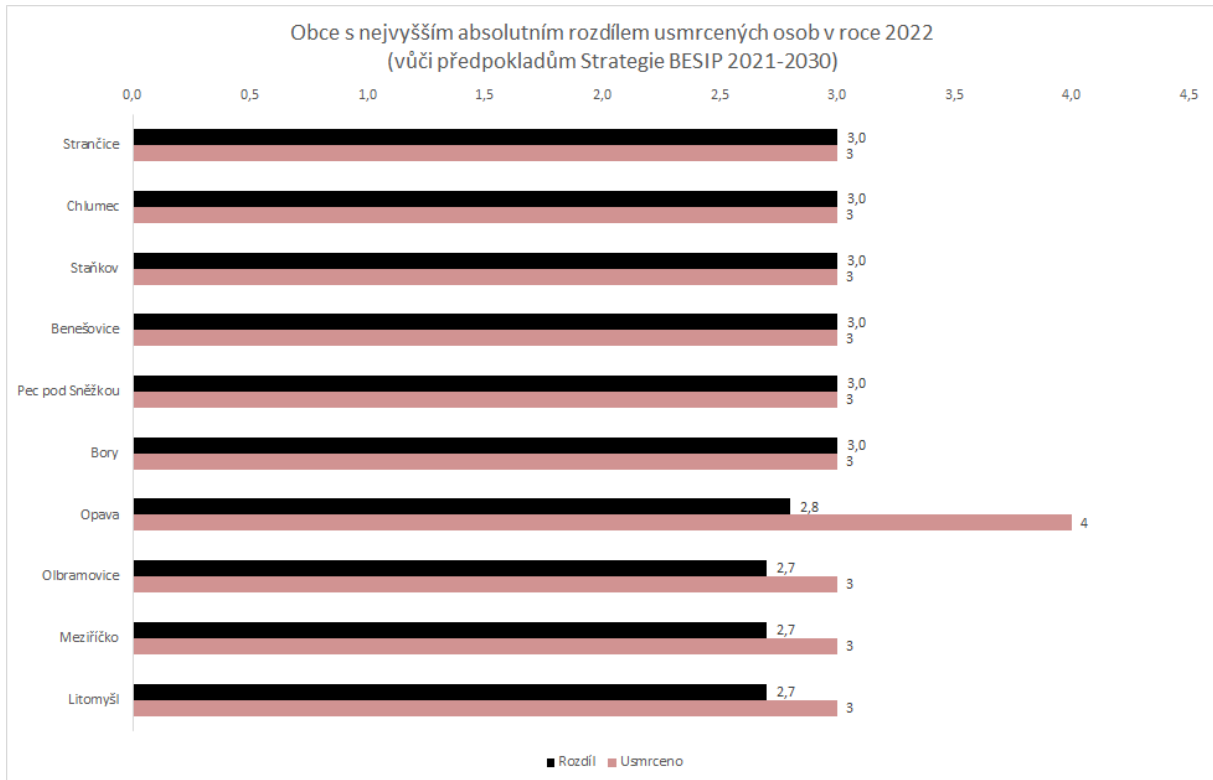
Obrázek 15 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v roce 2022

Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 1**.



4.3 Srovnání obcí

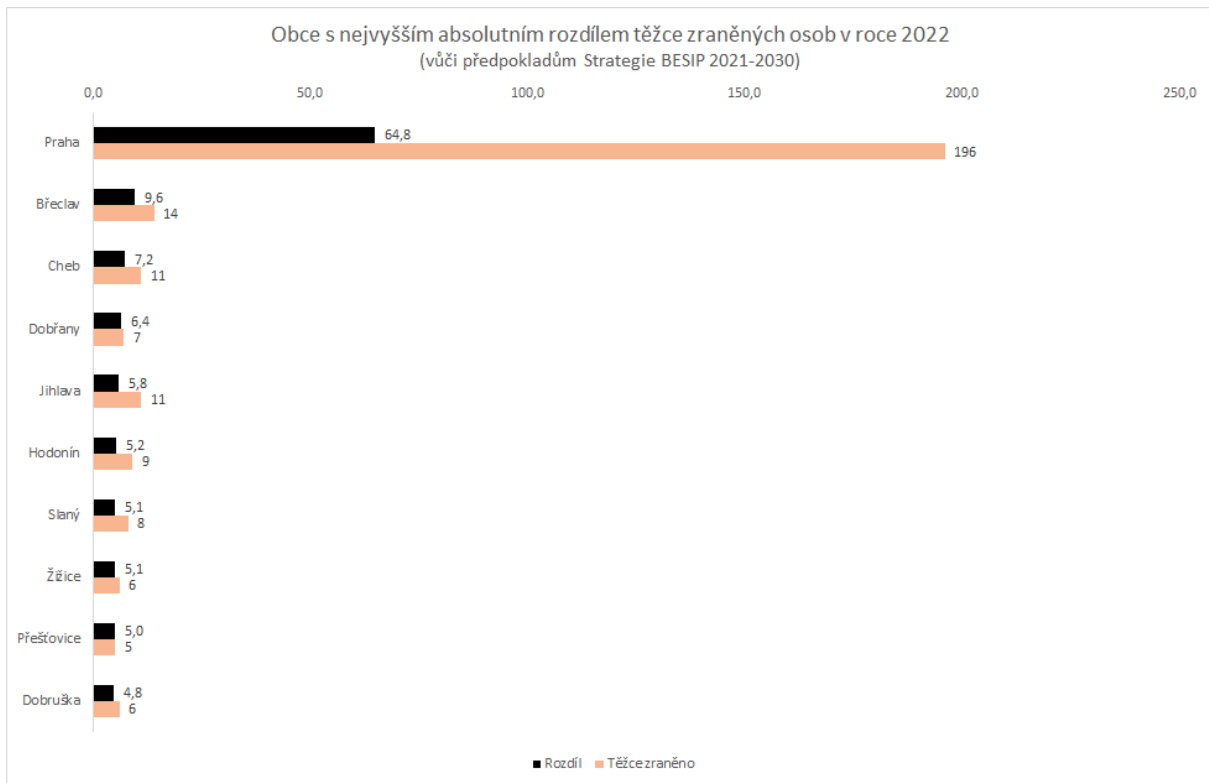
Celkem 328 obcí nesplnilo vytýčené předpoklady strategie pro rok 2021 v oblasti usmrčených osob (tj. 5,2 %). V absolutních hodnotách byl evidován nejvyšší rozdíl v šesti obcích uvedených v obrázku 16 a 17. Naopak nejlépe lze z tohoto pohledu hodnotit Prahu (-3,6), Pardubice (-3,2) a Liberec (-2,3).



Obrázek 16 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem usmrčených osob v roce 2022



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytýčené předpoklady 668 obcí (tj. 10,7 %), nejvyšší rozdíl byl v absolutních hodnotách evidován v Praze (+64,8), Břeclavi (+9,6) a Chebu (+7,2).



Obrázek 17 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v roce 2022

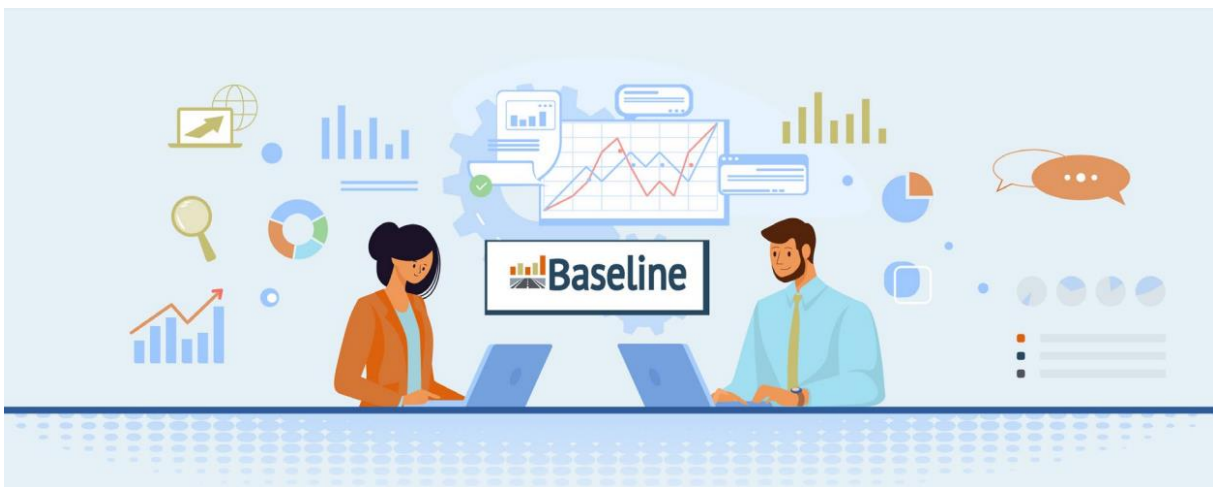
Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 1**.



5. Klíčové ukazatele

5.1 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v EU

Evropská komise zveřejnila výsledky projektu Baseline týkající se 8 klíčových ukazatelů výkonnosti, které ovlivňují bezpečnost silničního provozu v Evropě. Cílem této studie bylo poskytnout jasnější představu o výkonnosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu v zúčastněných členských státech, pomoci členským státům při vytváření harmonizovaných metodik pro sběr údajů o ukazatelích bezpečnosti silničního provozu a vybudovat kapacity u orgánů, které dosud tyto údaje nesbíraly a nevypočítávaly.



Klíčové ukazatele výkonnosti, kterými se tento projekt zabýval, se týkaly překročení rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu, rozptýlení pozornosti, používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, používání přileb, bezpečnosti vozidel, bezpečnosti infrastruktury a kvality péče po nehodě. Přestože studie odhalila vysokou úroveň dodržování pravidel silničního provozu, je zřejmé, že stále existuje značný prostor pro zlepšení. Například 1-2 % řidičů, u nichž bylo prokázáno řízení pod vlivem alkoholu, představují miliardy kilometrů, které ročně ujedou miliony řidičů pod vlivem alkoholu. Studie rovněž odhalila značné rozdíly mezi členskými státy v závislosti na daném ukazateli. Detailní informace jsou obsahem [20].



5.2 Plnění na národní úrovni

V rámci Strategie BESIP bylo sledováno 32 klíčových ukazatelů, které jsou členěny do čtyř skupin: infrastruktura (I), následky (N), příčiny (P) a viníci (V). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: seniorů, cyklistů, nepřiměřené rychlosti, srážek se stromy, nepřipoutaných osob a motocyklistů. **Téměř pětinnový relativní rozdíl mezi předpoklady a realitou byl evidován u cyklistů (+19,7 %) a staršími řidiči jako viníky (+19,7 %), naopak pozitivně lze hodnotit bilanci fatálních nehod zaviněných mladými řidiči (-31,4 %).** V případě osob těžce zraněných byly téměř všechny ukazatele pod hodnotami předpokladů, vyjma srážek s vlakem (+29,1 %).

Tabulka 6 Plnění Strategie v oblasti klíčových ukazatelů v období let 2021-2022 [6]

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů					Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů				
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.	Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ujetí viníka z místa nehody (V)	17	14	3	21,43 %	Srážky s vlakem (I)	31	24	7	29,17 %
Cyklisté (N)	85	71	14	19,72 %	Cizinci jako viníci (V)	364	379	-15	-3,96 %
Starší řidiči jako viníci (V)	146	122	24	19,67 %	Cestující v nákladních automobilech (N)	138	148	-10	-6,76 %
Senioři (N)	245	219	26	11,87 %	Alkohol a návykové látky (P)	376	411	-35	-8,52 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	51	46	5	10,87 %	Dálnice (I)	136	150	-14	-9,33 %
Srážky se stromem (I)	155	145	10	6,90 %	Srážky se stromem (I)	303	338	-35	-10,36 %
Nepřipoutané osoby (N)	163	153	10	6,54 %	Nepřipoutané osoby (N)	257	292	-35	-11,99 %
Motocyklisté (N)	144	138	6	4,35 %	Nedání přednosti v jízdě (P)	940	1 079	-139	-12,88 %
Nepřiměřená rychlost (P)	354	343	11	3,21 %	Motocyklisté (N)	673	793	-120	-15,13 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	121	118	3	2,54 %	Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	296	351	-55	-15,67 %
Intravilán (I)	283	283	0	0,00 %	Místní komunikace (I)	691	821	-130	-15,83 %
Dálnice (I)	54	54	0	0,00 %	Nevěnování se řízení (P)	320	381	-61	-16,01 %
Silnice II. a III. tříd (I)	389	389	0	0,00 %	Muži jako viníci (V)	2 582	3 120	-538	-17,24 %
Cizinci jako viníci (V)	93	97	-4	-4,12 %	Intravilán (I)	1 762	2 135	-373	-17,47 %
Místní komunikace (I)	90	94	-4	-4,26 %	Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	2 053	2 494	-441	-17,68 %
Nevěnování se řízení (P)	112	117	-5	-4,27 %	Celkové následky nehodovosti	3 358	4 157	-799	-19,22 %
Celkové následky nehodovosti	924	970	-46	-4,74 %	Senioři (N)	648	807	-159	-19,70 %
Ženy jako viníci (V)	115	123	-8	-6,50 %	Cyklisté (N)	510	636	-126	-19,81 %
Extravilán (I)	641	687	-46	-6,70 %	Nepřiměřená rychlost (P)	837	1 048	-211	-20,13 %
Muži jako viníci (V)	772	828	-56	-6,76 %	Chodci (N)	707	887	-180	-20,29 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjezd do protisměru (P)	123	133	-10	-7,52 %	Cestující v osobních automobilech (N)	1 241	1 564	-323	-20,65 %
Cestující v osobních automobilech (N)	471	520	-49	-9,42 %	Mladí řidiči jako viníci (V)	483	611	-128	-20,95 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	130	144	-14	-9,72 %	Extravilán (I)	1 596	2 021	-425	-21,03 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	584	650	-66	-10,15 %	Silnice II. a III. tříd (I)	1 319	1 675	-356	-21,25 %
Chodci (N)	164	185	-21	-11,35 %	Starší řidiči jako viníci (V)	329	426	-97	-22,77 %
Alkohol a návykové látky (P)	100	114	-14	-12,28 %	Ženy jako viníci (V)	654	878	-224	-25,51 %
Silnice I. třídy (I)	311	363	-52	-14,33 %	Nesprávné předjíždění (P)	119	162	-43	-26,54 %
Děti (N)	21	26	-5	-19,23 %	Jízda po nesprávné straně vozovky, vjezd do protisměru (P)	215	293	-78	-26,62 %
Srážky s vlakem (I)	25	31	-6	-19,35 %	Silnice I. třídy (I)	730	1 024	-294	-28,71 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	109	159	-50	-31,45 %	Děti (N)	165	235	-70	-29,79 %
Nesprávné předjíždění (P)	27	45	-18	-40,00 %	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	54	77	-23	-29,87 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	6	13	-7	-53,85 %	Ujetí viníka z místa nehody (V)	43	70	-27	-38,57 %
Cestující v autobusech (N)	1	5	-4	-80,00 %	Cestující v autobusech (N)	37	70	-33	-47,14 %

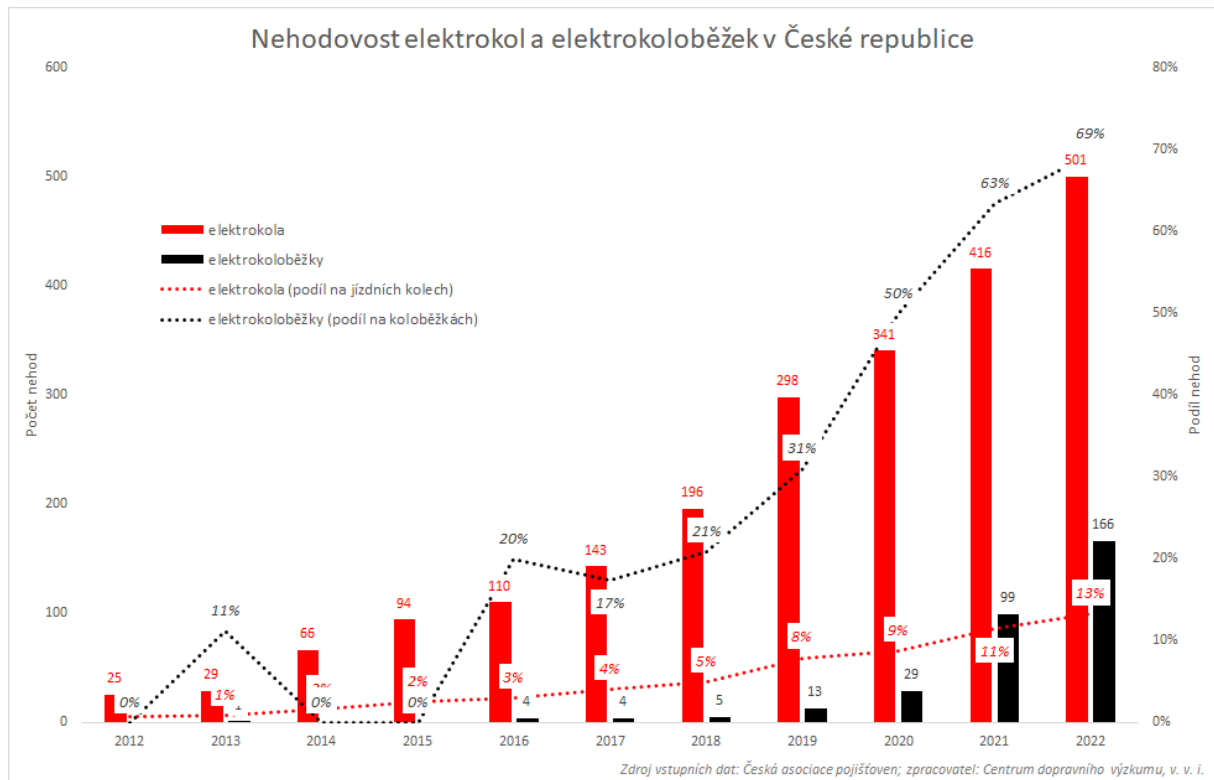
Jedním z ukazatelů, který vykazoval negativní bilanci v oblasti usmrčených osob, byli cyklisté. Během uplynulých dvou let jich bylo usmrčeno 85, z nichž 60 nemělo cyklistickou přilbu, tj. 71 % (v případě těžce zraněných pak 61 %). V případě 40 usmrčení byli cyklisté zároveň viníci (z toho ve 25 případech se jednalo o havárie), 28x byl viníkem řidič osobního automobilu, 6x řidič nákladního automobilu, 5x ostatní, 4x řidič ujel a 2x řidič motocyklu.

Evidence Policie ČR do konce roku 2022 nerozlišovala u jízdních kol, zdali se jedná o jízdní kolo s/bez pomocného motorku, od ledna 2023 jsou data k dispozici v detailnějším členění, vč. informace o elektrifikaci jízdních kol nebo koloběžek. Přestože statistická evidence toto členění neumožňovala, v uplynulém roce byly analyzovány smrtelné následky nehod na elektrokolech v České republice. Vzhledem ke zvyšující se penetraci elektrokol na pozemních komunikacích v ČR CDV ve spolupráci s Ředitelstvím služby dopravní policie přezkoumalo 201 záznamů smrtelných následků nehod cyklistů, ke kterým došlo v letech 2017-2021. Při přezkumu uvedených záznamů bylo identifikováno 33 cyklistů (16,4 %), kteří řídili jízdní kolo s pomocným motorkem, z toho ve 26 případech šlo o elektrokolo:



- 92 % cyklistů na elektrokolech bylo usmrceno vlastním zaviněním,
- 58 % cyklistů na elektrokolech bylo usmrceno v důsledku havárie („samonehody“ = nehody, u které byl jediným účastníkem cyklista),
- 54 % usmrcených cyklistů na elektrokolech bylo ve věku 65+ let,
- 31 % cyklistů na elektrokolech zemřelo vlastním zaviněním v důsledku jízdy nepřiměřenou rychlostí,
- 19 % cyklistů na elektrokolech zemřelo vlastním zaviněním v důsledku nevěnování se řízení.

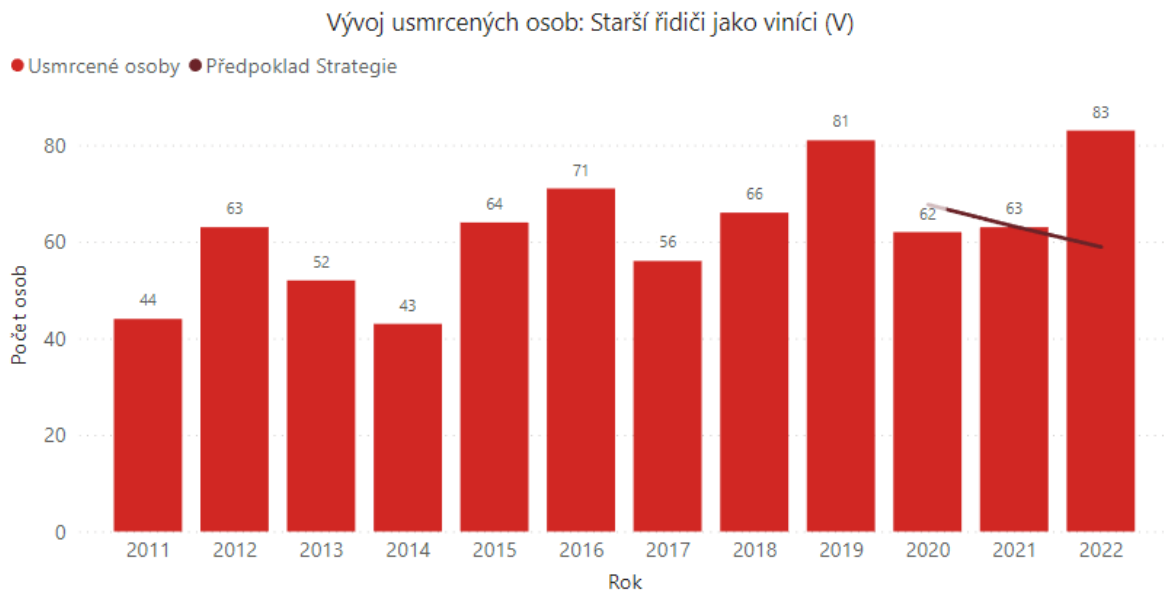
Mimo uvedené skutečnosti lze zmínit také fakt, že 73 % usmrcených cyklistů na elektrokolech nemělo přilbu. [17] Pro ilustraci, jakým způsobem se vyvíjí nehodovost elektrokol a elektrokoloběžek lze vyjít z dat České asociace pojišťoven [18], např. v roce 2022 se cyklisté na elektrokolech podíleli na nehodovosti cyklistů 13 %, v případě elektrokoloběžek činil podíl na nehodovosti koloběžek již 69 %. Vývoj v jednotlivých letech je zřejmý z obrázku 18.



Obrázek 18 Nehodovost elektrokol a elektrokoloběžek v České republice v období let 2012-2022 [18]

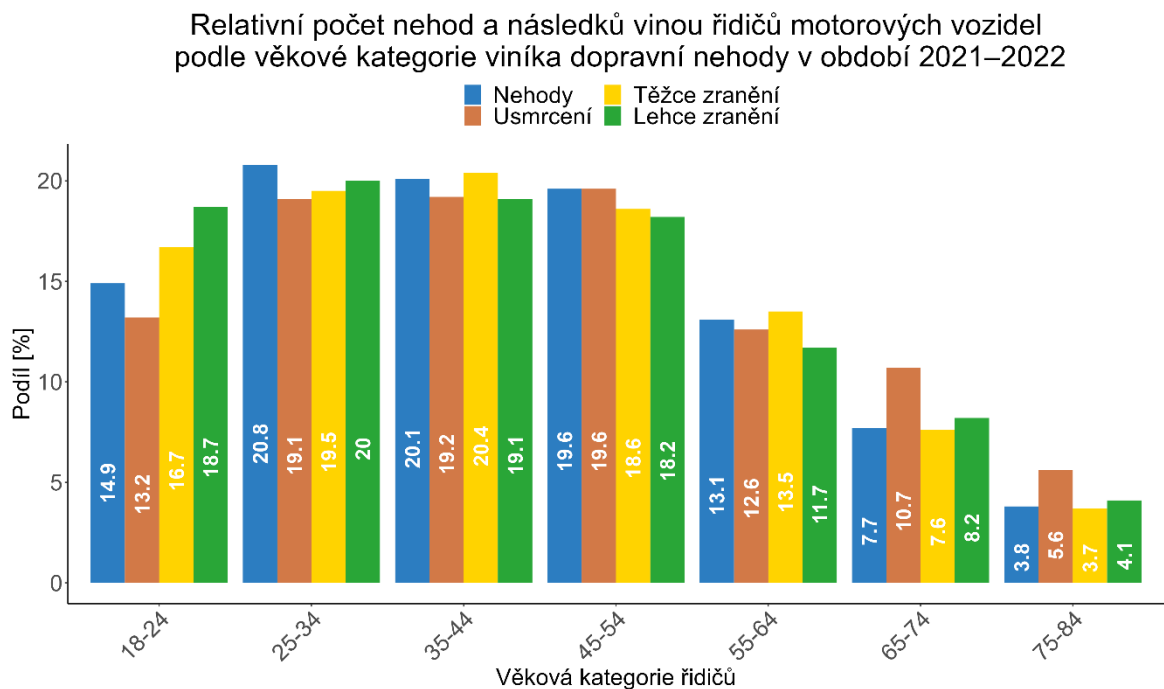
Jak vyplývá z dat uvedených v tabulce 6, negativní bilance, co do absolutního počtu, byla evidovaná u osob usmrcených vinou starších řidičů. Tato byla do značné míry ovlivněná právě uplynulým rokem, kdy vinou starších řidičů bylo usmrceno 83 osob, tj. nejvíce ve sledovaném období. Během uplynulých dvou let bylo vinou starších řidičů usmrceno o pětinu více osob oproti stanoveným předpokladům.





Obrázek 19 Vývoj počtu usmrcených osob vinou starších řidičů [6]

Podíl usmrcených osob vinou starších řidičů byl v uplynulých dvou letech vyšší než podíl zaviněných nehod, např. u věkové kategorie 65-74 let: 7,7 % zaviněných nehod na 10,7 % usmrcených osob, resp. u věkové kategorie 75-84 let: 3,8 % zaviněných nehod na 5,6 % usmrcených osob. Mladí řidiči ve věku 18-24 let zavinili 14,9 % nehod na 13,2 % usmrcených osob – detaily viz obrázek 20.



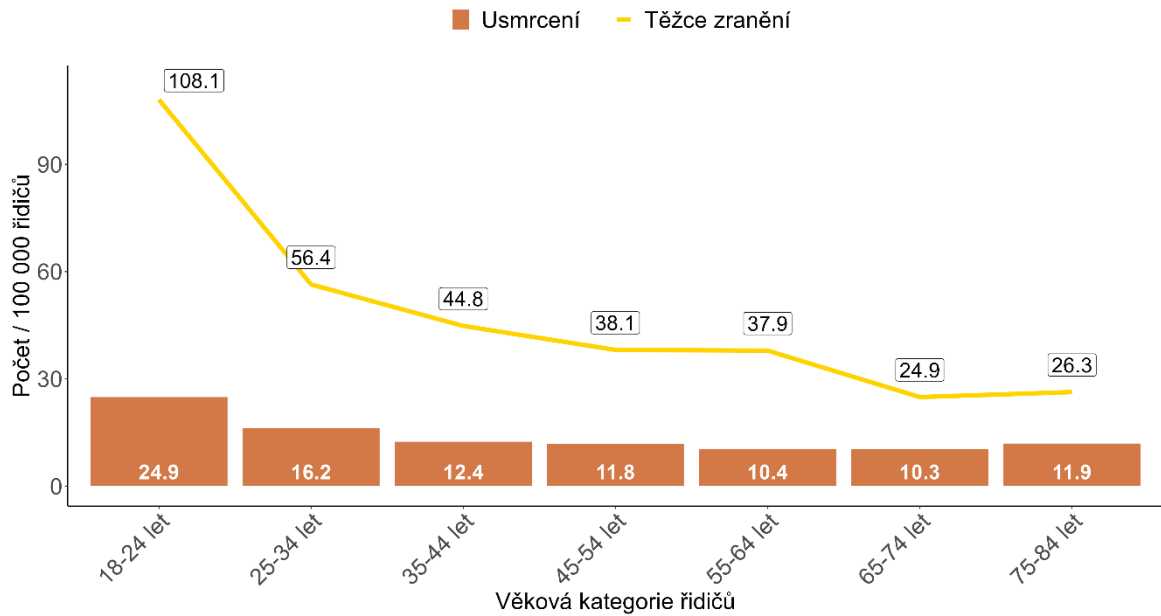
Zdroj: ŘSDP PP ČR

Obrázek 20 Relativní počet nehod a následků zaviněných řidiči motorových vozidel dle věkových kategorií v letech 2021-2022



Níže uvedený obrázek 21 pak srovnává počet usmrcených a těžce zraněných osob vinou řidičů motorových vozidel vztahmo k počtu řidičů v daných věkových kategoriích v letech 2021-2022. Z uvedeného je zřejmé, že výrazně nejvyšší počet usmrcených a těžce zraněných osob šlo na vrub mladých řidičů, tj. ve věkové kategorii 18-24 let.

Relativní počet usmrcených a těžce zraněných osob vinou řidičů motorových vozidel na počet řidičů v dané věkové kategorii registrovaných v období 2021–2022



Zdroj: ŘSDP PP ČR, MD

Obrázek 21 Relativní srovnání zaviněných následků nehod vztahených k počtu řidičů dle věkových kategorií v letech 2021-2022



5.3 Plnění na krajské úrovni

Z pohledu jednotlivých krajů bylo (logicky s ohledem na specifika) plnění klíčových ukazatelů poněkud rozdílné. U každého kraje jsou uvedeny tři klíčové ukazatele, jejichž hodnoty nelze v uplynulých dvou letech považovat za uspokojivé.

Zlínský kraj – muži jako viníci, extravilán, silnice II. a III. třídy

Královéhradecký kraj – motocyklisté, extravilán, silnice II. a III. třídy

Ústecký kraj – muži jako viníci, silnice I. třídy, řidiči osobních automobilů jako viníci

Středočeský kraj – senioři, nepřiměřená rychlost, starší řidiči jako viníci

Karlovarský kraj – jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, nepřiměřená rychlost a nehody s těžkými následky v extravilánu

HL. m. Praha – ujetí viníka z místa nehody, nepřiměřená rychlost, nehody s těžkými následky zaviněné řidiči osobních automobilů

Olomoucký kraj – nehody se smrtelnými následky v intravilánu, senioři, nepřiměřená rychlost

Jihočeský kraj – starší řidiči jako viníci, intravilán, místní komunikace

Plzeňský kraj – motocyklisté, chodci, ujetí viníka z místa nehody

Pardubický kraj – senioři, starší řidiči jako viníci, silnice II. a III. třídy

Kraj Vysočina – nepřiměřená rychlost, srážky se stromem, mladí řidiči jako viníci

Jihomoravský kraj – srážky se stromem, motocyklisté, nepřipoutané osoby

Liberecký kraj – senioři, starší řidiči jako viníci, nevěnování se řízení

Moravskoslezský kraj – řidiči nákladních automobilů jako viníci, cyklisté, nedání přednosti v jízdě

Podrobnější údaje o plnění klíčových ukazatelů jednotlivých krajích (včetně členění podle pohlaví) jsou dále rozpracovány v **Příloze 1**; lze je najít také na stránkách CDV v aplikaci [VIZE NULA](#). [6]



6. Infrastruktura

V období let 2021-2022 bylo oproti stanoveným předpokladům celkem usmrceno o 5 % méně osob a o 19 % méně jich bylo těžce zraněno. Těžce zraněných osob bylo na všech druzích komunikací méně než podle předpokladů. Nejvyšší rozdíl bylo možné zaznamenat na silnicích I. třídy, kde bylo těžce zraněno o 29 % méně osob než podle předpokladu. Na dálnicích a silnicích II. a III. třídy byl usmrcen totožný počet osob se stanovenými předpoklady, u ostatních komunikací bylo ve srovnání s předpoklady usmrceno méně osob. Detailní informace jsou obsahem níže uvedené tabulky.

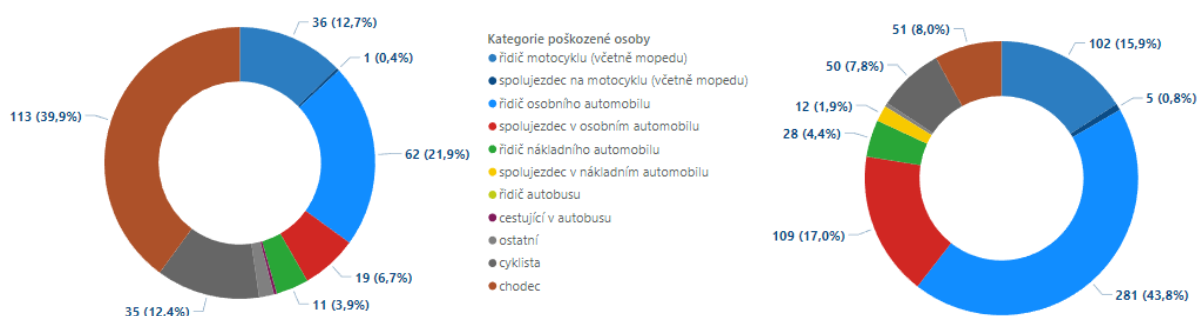
Tabulka 7 Plnění Strategie v oblasti infrastrukturních KPI v období let 2021-2022 [6]

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů					Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů				
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.	Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	924	970	-46	-4,74 %	Celkové následky nehodovosti	3 358	4 157	-799	-19,22 %
Intravilán (I)	283	283	0	0,00 %	Intravilán (I)	1 762	2 135	-373	-17,47 %
Extravilán (I)	641	687	-46	-6,70 %	Extravilán (I)	1 596	2 021	-425	-21,03 %
Dálnice (I)	54	54	0	0,00 %	Dálnice (I)	136	150	-14	-9,33 %
Silnice I. třídy (I)	311	363	-52	-14,33 %	Silnice I. třídy (I)	730	1 024	-294	-28,71 %
Silnice II. a III. tříd (I)	389	389	0	0,00 %	Silnice II. a III. tříd (I)	1 319	1 675	-356	-21,25 %
Místní komunikace (I)	90	94	-4	-4,26 %	Místní komunikace (I)	691	821	-130	-15,83 %
Srážky se stromem (I)	155	145	10	6,90 %	Srážky se stromem (I)	303	338	-35	-10,36 %
Srážky s vlakem (I)	25	31	-6	-19,35 %	Srážky s vlakem (I)	31	24	7	29,17 %

6.1 Intravilán a extravilán

V období let 2021-2022 bylo v intravilánu usmrceno 283 a těžce zraněno 1 762 osob, počet usmrcených byl totožný s předpoklady Strategie, počet těžce zraněných byl nižší o 17 %. V extravilánu bylo usmrceno 641 a těžce zraněno 1 596 osob, počet usmrcených byl oproti předpokladům nižší o 7 %, počet těžce zraněných pak o 21 %.

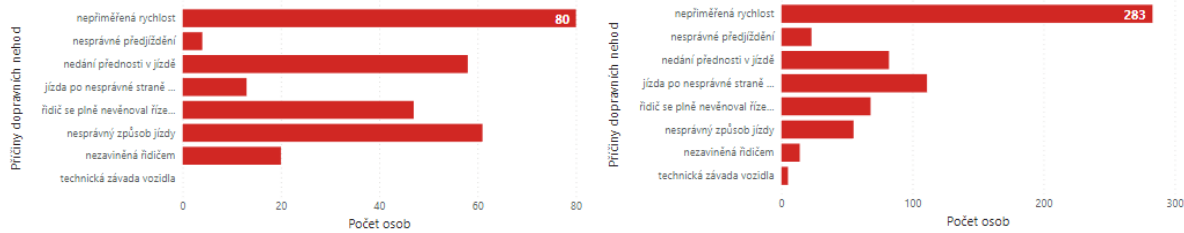
Níže uvedený obrázek 22 porovnává kategorie usmrcených osob v intravilánu/extravilánu. V letech 2021-2022 se zranitelní účastníci v intravilánu obcí podíleli na všech usmrcených 65,4 % (chodci 39,9 %, motocyklisté 13,1 % a cyklisté 12,4 %), v extravilánu pak 32,5 %. Řidiči osobních vozidel byli v extravilánu nejčastěji zastoupenou kategorií účastníků silničního provozu mezi usmrcenými osobami (43,8 %).



Obrázek 22 Smrtelná následky nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) dle kategorií osob v období 2021-2022

Nepříměřená rychlost byla nejčastější příčinou smrtelných následků dopravních nehod jak v intravilánu (28,3 %), tak v extravilánu (44,1 %). Srovnání jednotlivých příčin je uvedeno na obrázku 23 níže.





Obrázek 23 Příčiny smrtelných následků nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) v letech 2021-2022

Od roku 2022 je k dispozici webová aplikace GČP INDEX: Index závažnosti dopravních nehod v intravilánech měst v České republice. GČP INDEX vyjadřuje relativní míru závažnosti dopravních nehod na území (v intravilánu) krajských měst a obcí s rozšířenou působností. Do měření je zahrnuto všech 13 krajských měst a 206 obcí s rozšířenou působností. Hodnota indexu udává poměr vážných a smrtelných nehod (tj. nehod, při kterých došlo těžkému zranění nebo usmrcení) k celkovému počtu nehod evidovaných na území uvedených měst za určité období. Čím je vyšší hodnota indexu, tím je dopravně bezpečnostní situace v konkrétním městě horší. GČP INDEX je k dispozici na webu www.gcpindex.cz. [16]

6.2 Druh komunikace

Následující kapitola se podrobněji zabývá jednotlivými druhy komunikací a vybranými sledovanými proměnnými. Podrobná data lze najít také na stránkách aplikace [Dopravní nehody v ČR](#) [6].

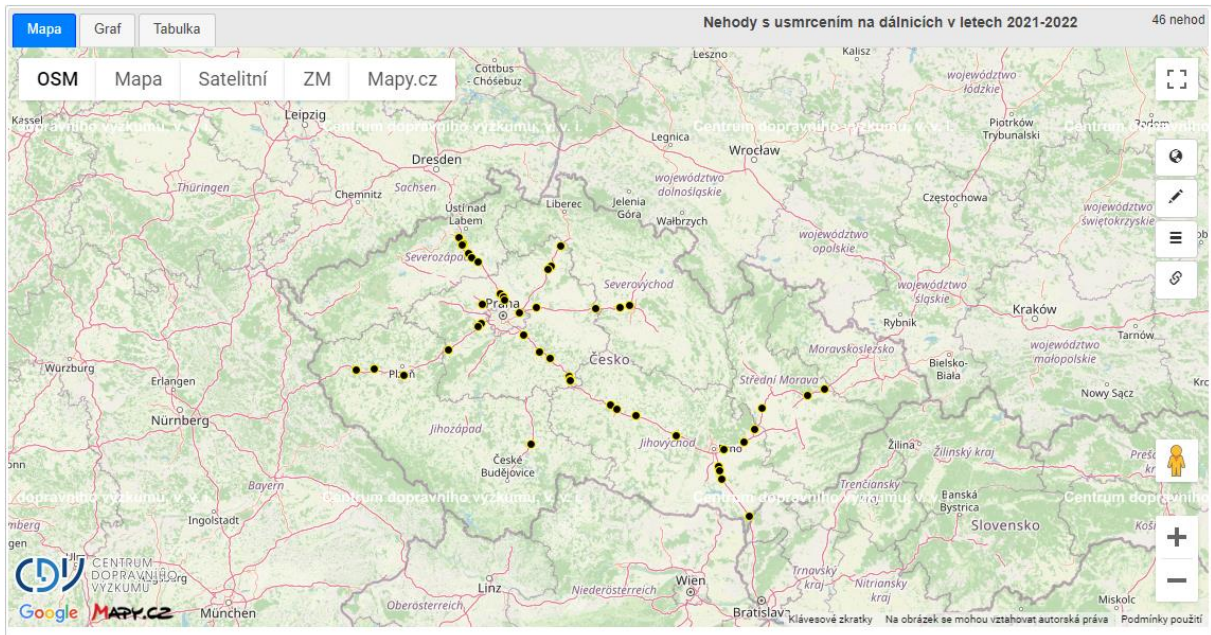
6.2.1 Dálnice a silnice I. třídy

6.2.1.1 Dálnice

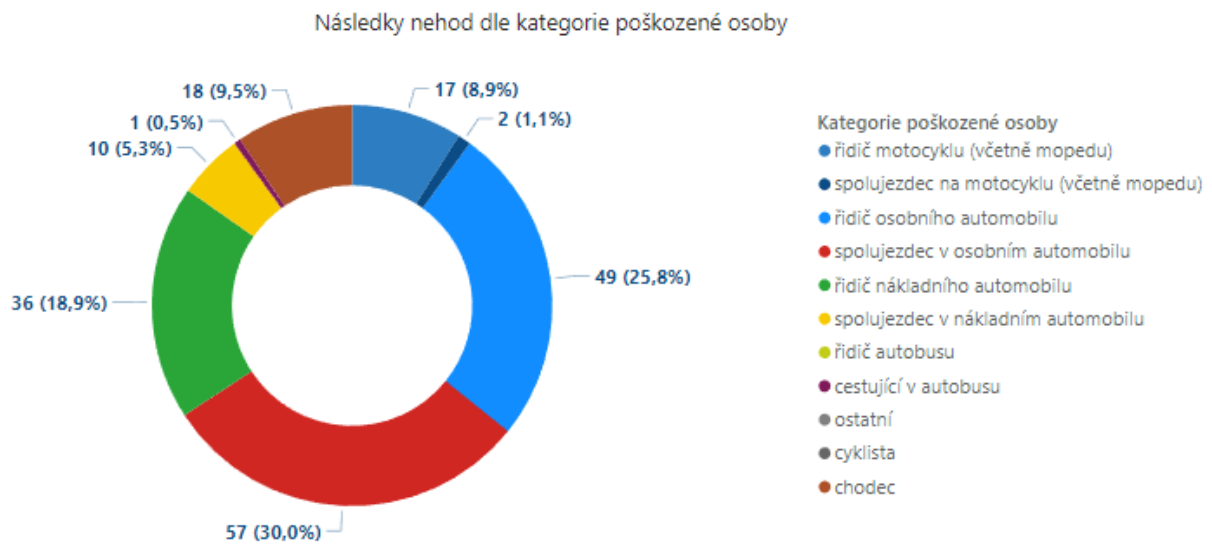
V období let 2021-2022 bylo na dálnicích 54 osob usmrceno a 136 těžce zraněno. Celkem bylo usmrceno 45 mužů (tj. 83 %) a 108 jich bylo těžce zraněno (tj. 79 %). Lokalizace nehod s usmrcením je podrobně uvedena v mapě nehodovosti v obrázku 24, viz [odkaz](#).

Nejvíce osob na dálnicích bylo usmrceno (22) a těžce zraněno (56) ve Středočeském kraji. K 76 % závažných následků na zdraví došlo ve dne, nejčastější příčinou (88) závažných následků dopravních nehod byla nepřiměřená rychlost. K nejvíce závažným následkům dopravních nehod došlo shodně v pondělí (32) a sobotu (30), přičemž v pondělí bylo usmrceno nejvíce osob (11). Z pohledu věku bylo zaznamenáno nejvíce závažných následků (40) ve věkové kategorii 35 až 44 let. Nejvíce závažných následků připadalo na spolujezdce v osobním automobilu (30,0 %) a řidiče osobního automobilu (25,8 %).



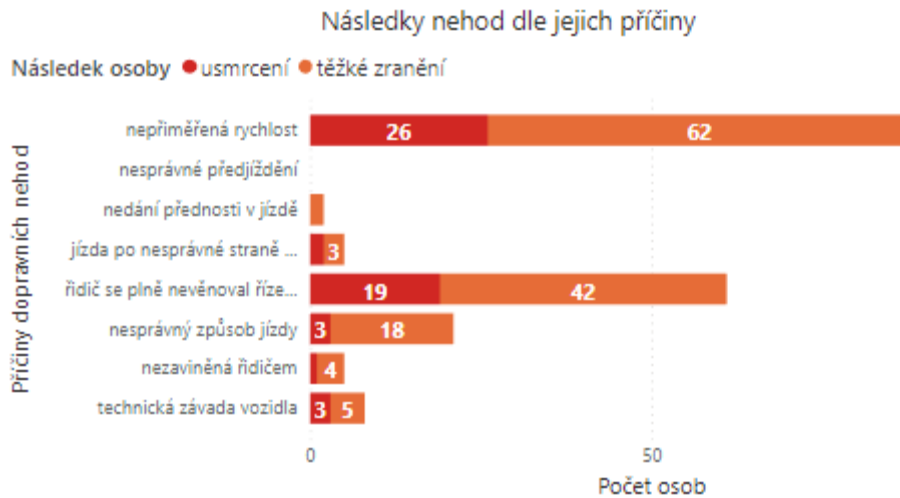


Obrázek 24 Smrtelné následky nehod na dálnicích v letech 2021-2022 [7]



Obrázek 25 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022

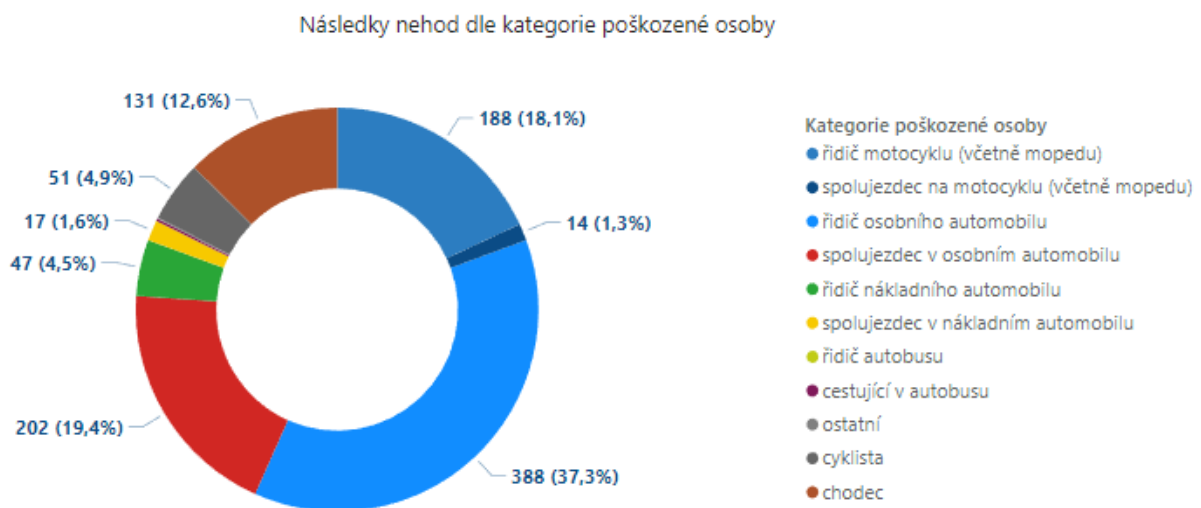




Obrázek 26 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle jejich příčiny v letech 2021-2022

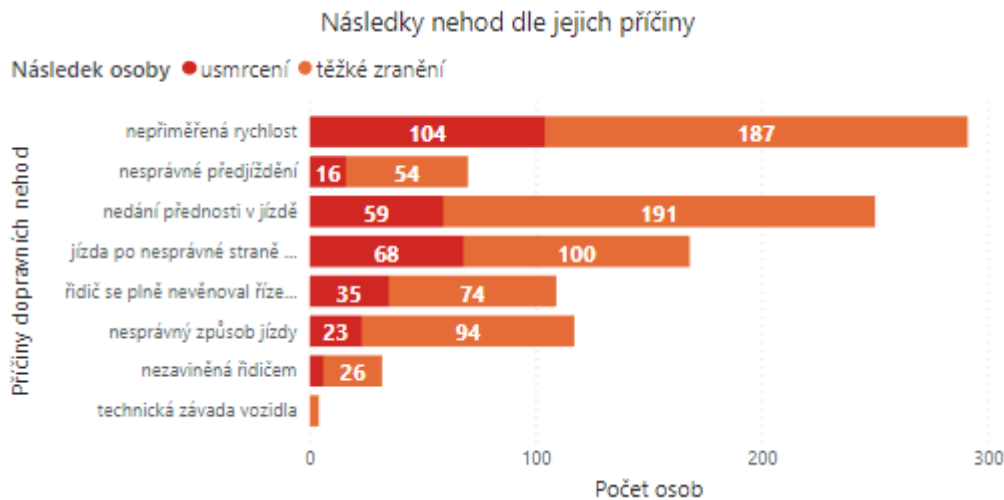
6.2.1.2 Silnice I. třídy

V období let 2021-2022 bylo v důsledku dopravních nehod na silnicích I. třídy 311 osob usmrceno a 730 těžce zraněno. Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihočeském kraji (24,3 usmrcených na 1 000 nehod). Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo evidováno ve Středočeském kraji (41 usmrcených a 126 těžce zraněných). Nejčastější příčinou usmrcení i těžkého zranění byla nepřiměřená rychlost.



Obrázek 27 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022

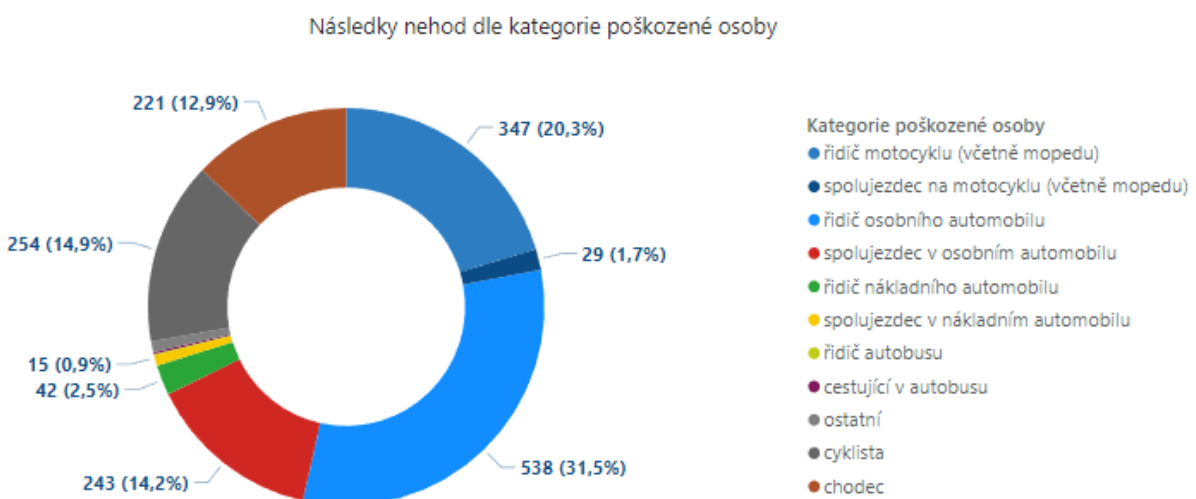




Obrázek 28 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2022

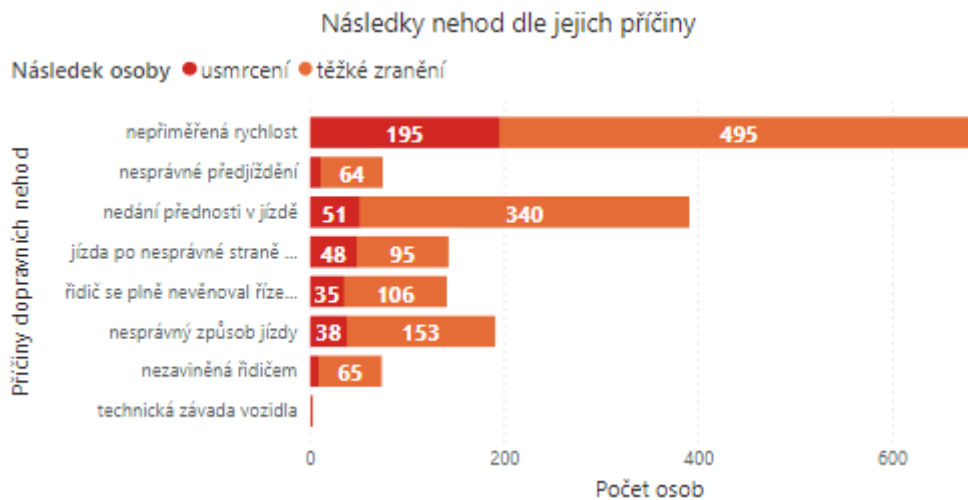
6.2.2 Silnice II. a III. třídy

V období let 2021-2022 bylo na silnicích II. a III. třídy 389 osob usmrceno a 1 319 těžce zraněno. Nejvíce osob bylo usmrceno ve Středočeském kraji (78), v tomto kraji také došlo k nejvyššímu počtu těžkých zranění (264). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihočeském kraji (12,5 usmrcených na 1 000 nehod na silnicích II. a III. třídy). Zranitelní účastníci silničního provozu, tj. chodci, cyklisté a motocyklisté se na silnicích II. a III. třídy podíleli na všech nehodách se závažnými následky na zdraví z 49,8 %. Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo způsobeno nepřiměřenou rychlostí a nedáním přednosti v jízdě.



Obrázek 29 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022

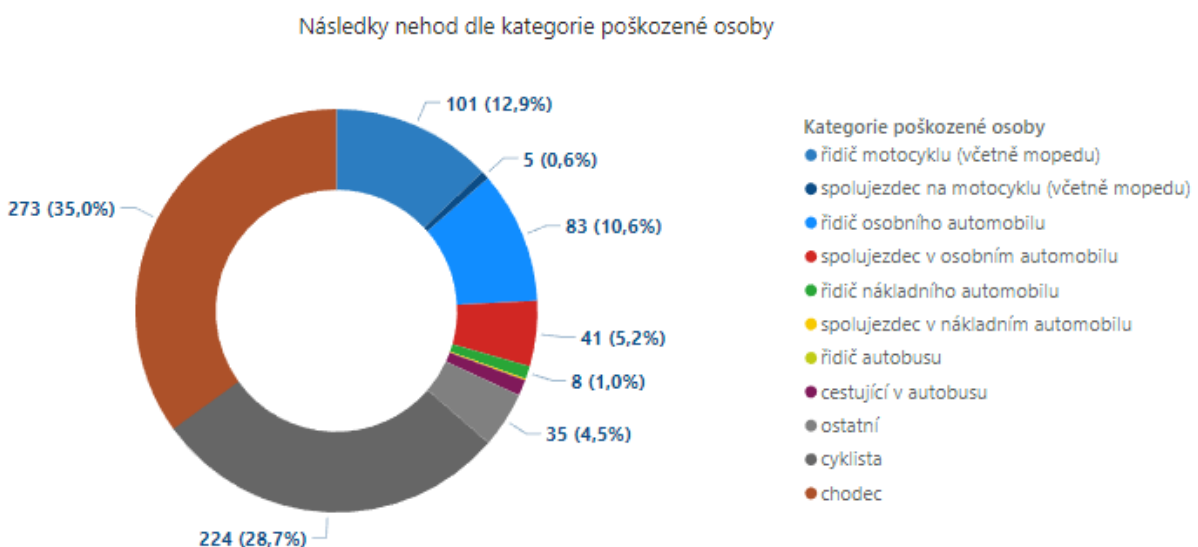




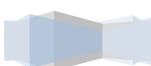
Obrázek 30 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2022

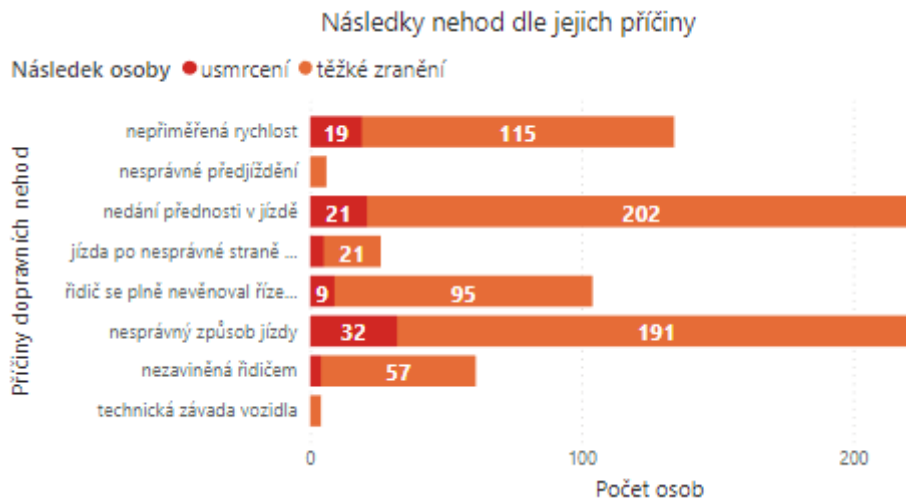
6.2.3 Místní komunikace

V období let 2021-2022 bylo na místních komunikacích 90 osob usmrceno a 691 těžce zraněno. Nejvíce usmrcených (20) a těžce zraněných (103) bylo evidováno v Moravskoslezském kraji. Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihočeském kraji (3,5 usmrcených na 1 000 nehod na místních komunikacích). Nejčastější příčinou smrtelných následků dopravních nehod byl nesprávný způsob jízdy (32), těžkých následků pak nedání přednosti v jízdě (202). Nejvíce usmrcených a těžce zraněných (237) bylo evidováno ve věkové kategorii 65 a více let. Závažné následky těchto dopravních nehod nejvíce postihovaly zranitelné účastníky silničního provozu: chodce (35,0 %), cyklisty (28,7 %) a motocyklisty (13,5 %).



Obrázek 31 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022





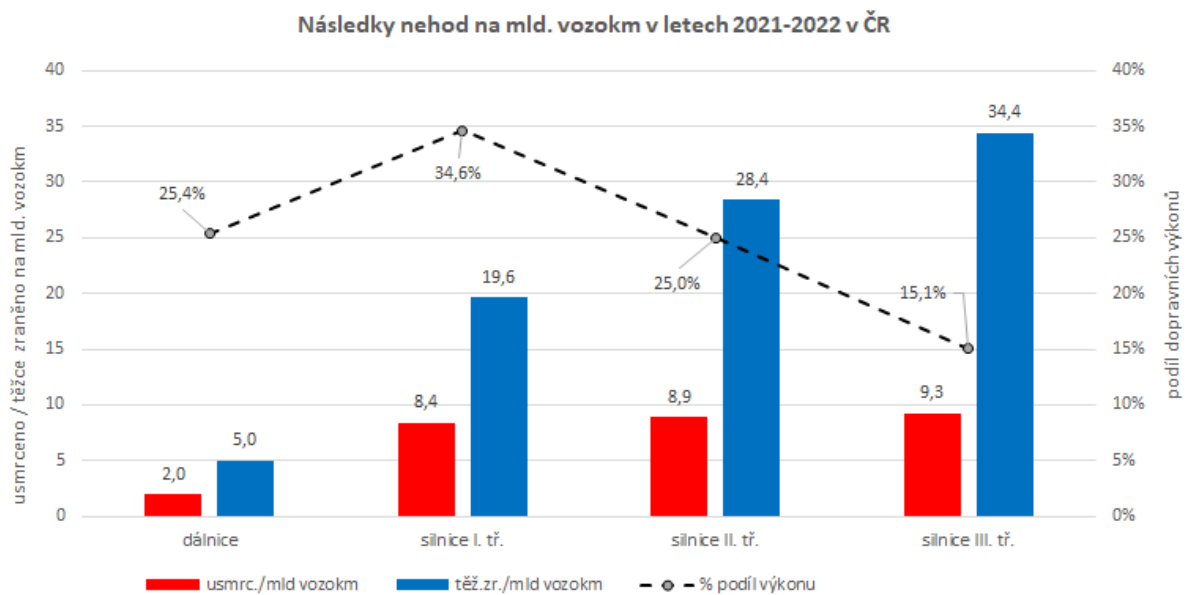
Obrázek 32 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle jejich příčiny v letech 2021-2022

6.2.4 Dopravní výkon

Objektivní posouzení nehodovosti na jednotlivých druzích komunikací poskytuje jejich srovnání s dopravním výkonem, který je odvozován jednak z celostátního sčítání dopravy, jednak z průběžného automatického sčítání na komunikacích; obecně jsou tyto hodnoty k dispozici pro komunikace vyšších tříd, tedy dálnice a silnice I., II. a III. třídy.

Dopravní výkony na těchto komunikacích rostly v letech 2014-2019, tj. před epidemií COVID-19, průměrně v souhrnu asi o 3 % ročně. Nejrychleji z toho rostly výkony na dálnicích, asi o 6 % ročně. V době epidemie COVID-19, v roce 2020, ovšem došlo jejich k poklesu asi o 9 % oproti předchozímu roku. V roce 2021 však i přes pokračující pandemii došlo opět k nárůstu o 3 % oproti předchozímu roku. Dopravní výkony za rok 2022 v době zpracování Informace nebyly k dispozici, ŘSD předpokládá jejich publikaci během června 2023. Při porovnání poměru usmrcených a těžce zraněných za roky 2021-2022 k dopravnímu výkonu proto použijeme jako odhad dopravního výkonu dvojnásobek hodnoty roku 2021.





Obrázek 33 Relativní počet smrtelných a těžkých zranění vztahených k dopravnímu výkonu v letech 2021-2022

Z porovnání počtu usmrcených a těžce zraněných na mld. vozokm vyplývá, že nejbezpečnějšími komunikacemi v ČR jsou podle předpokladu dálnice, výrazně za nimi jsou silnice I. třídy, a ještě dále za nimi silnice II. a III. třídy. Nejvyšší podíl dopravních výkonů je stále na silnicích I. třídy.

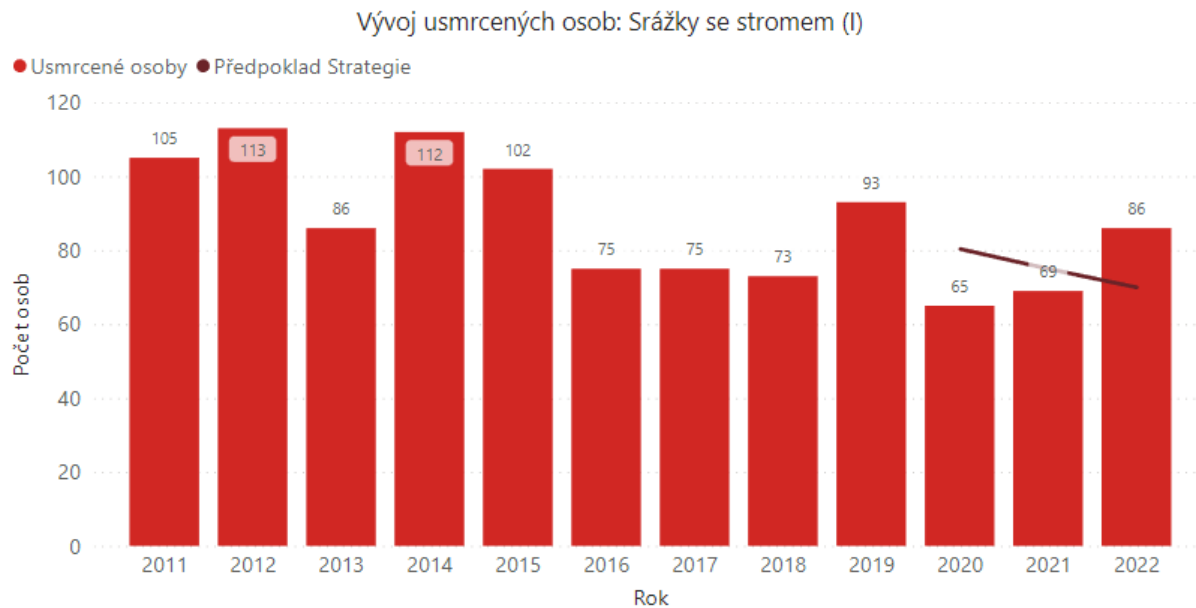
6.3 Srážky

V rámci klíčových ukazatelů Infrastruktura jsou mimo druhy komunikací analyzovány také srážky se stromem a srážky s vlakem.

6.3.1 Srážky se stromem

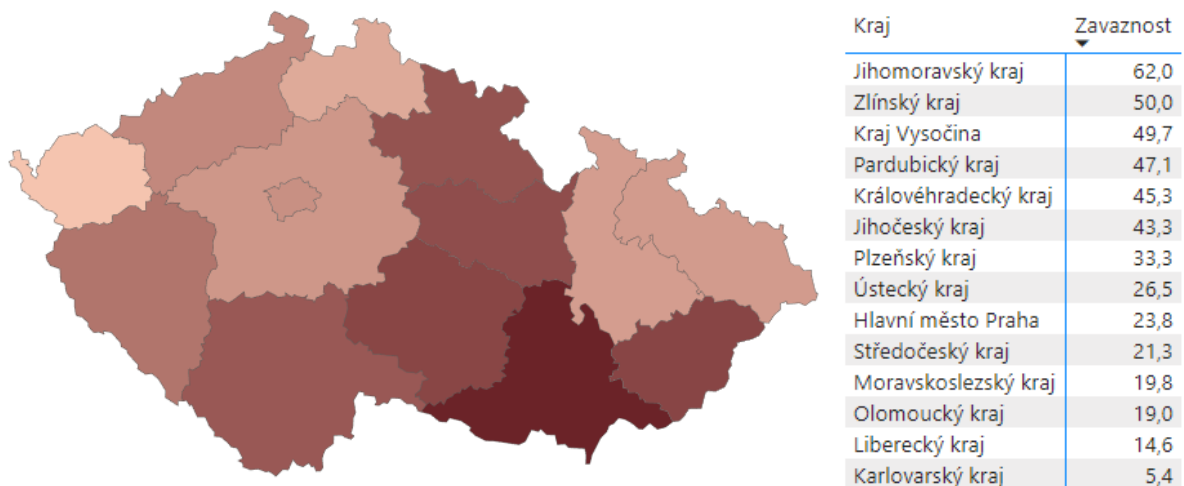
V období let 2021-2022 bylo v důsledku srážek se stromy usmrceno 155 a těžce zraněno 303 osob. Oproti stanoveným předpokladům bylo usmrceno o 6,9 % osob více, v případě těžce zraněných pak o 10,4 % méně osob.





Obrázek 34 Vývoj usmrcených osob v důsledku srážky se stromem ve vztahu k předpokladům Strategie

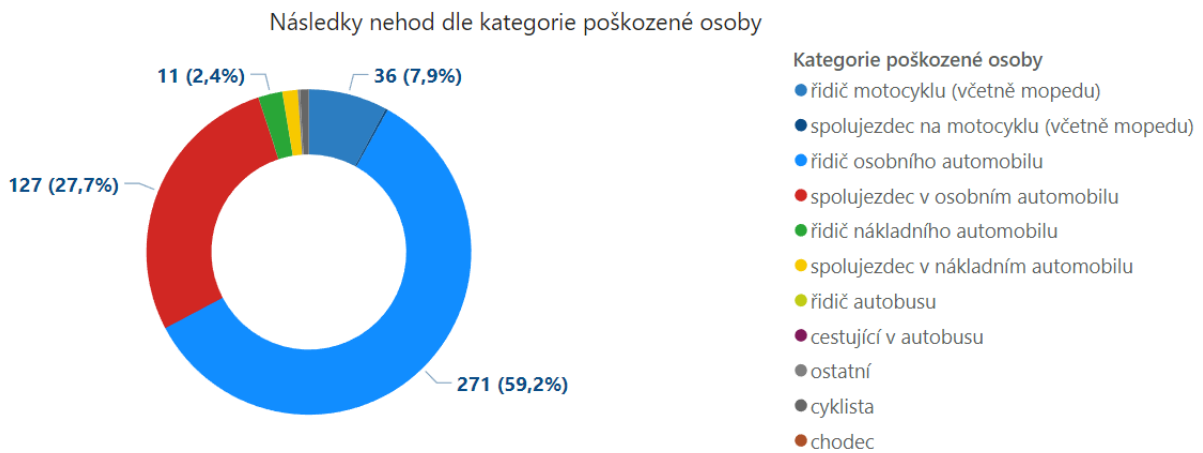
V období let 2021-2022 bylo v důsledku srážek se stromem usmrceno a těžce zraněno nejvíce osob v Jihočeském (23 a 62) a Středočeském kraji (23 a 60). Nejvyšší závažnost nehod byla evidovaná v Jihomoravském kraji, kde bylo usmrceno 62 osob na 1 000 nehod, naopak nejnižší závažnost byla evidovaná v Karlovarském kraji (5,4 osob na 1 000 nehod).



Obrázek 35 Závažnost nehod při srážkách se stromem v jednotlivých krajích v letech 2021-2022

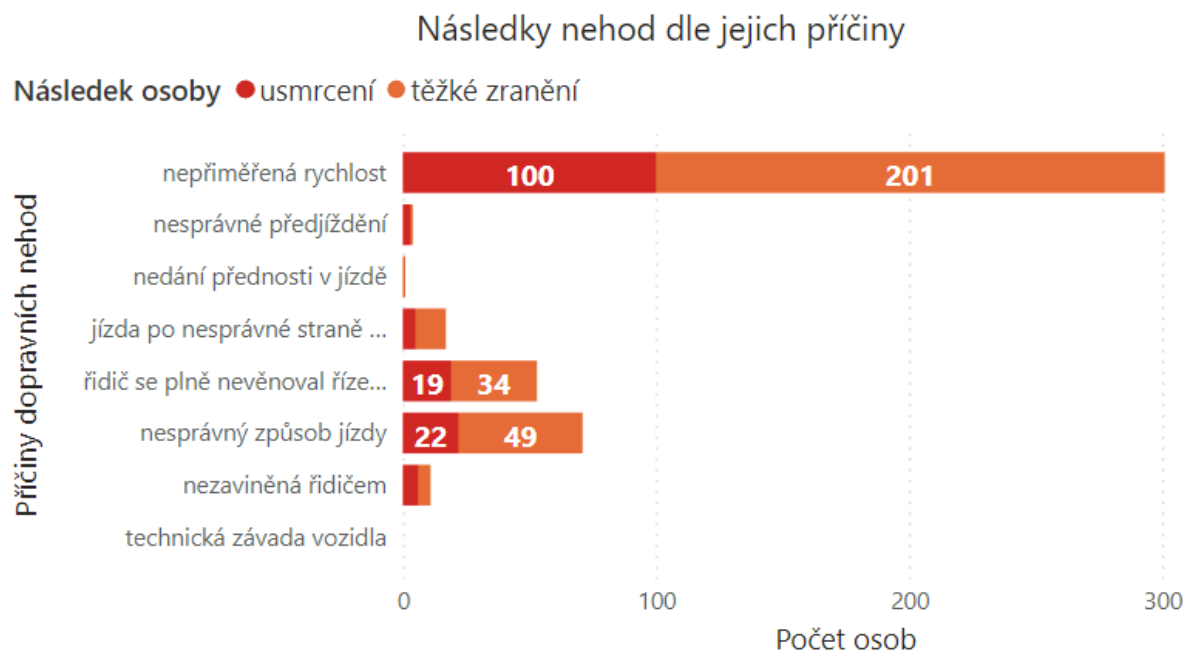


Téměř 6 z 10 smrtelných a těžkých zranění při srážkách se stromy bylo evidováno u řidičů osobních automobilů (59,2 %), ve 27,7 % se jednalo o jejich spolujezdce, v 7,9 % pak o řidiče motocyklů.



Obrázek 36 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022

Jednoznačně nejčteněji zastoupenou příčinou smrtelných a těžkých následků nehod při srážkách se stromy byla nepřiměřená rychlost. Nejčteněji zastoupenou věkovou skupinou byli mladí řidiči 18-24 let.



Obrázek 37 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle jejich příčiny v letech 2021-2022



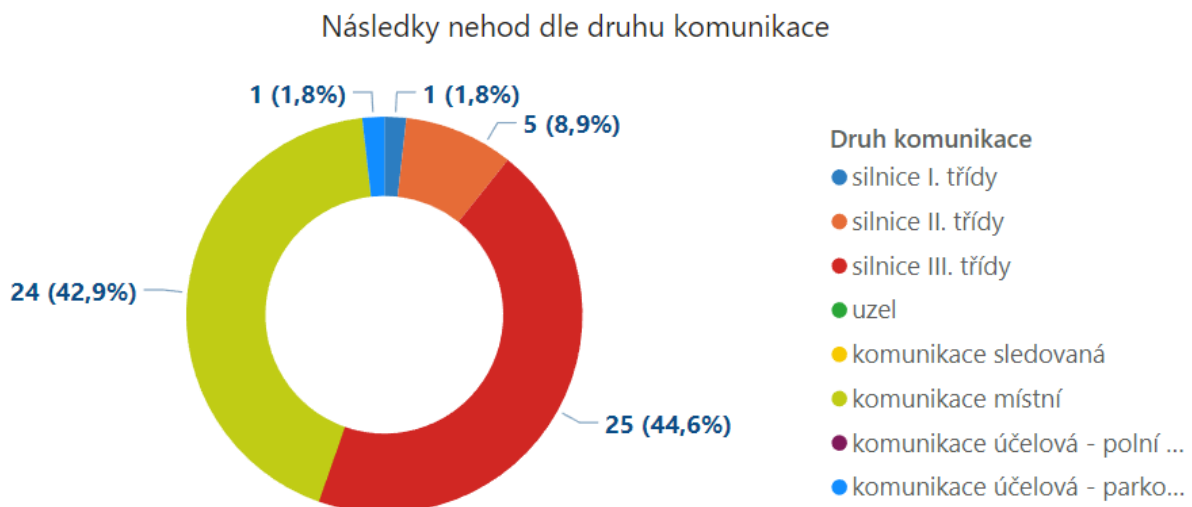
6.3.2 Srážky s vlakem

V období let 2021-2022 bylo v důsledku srážek s vlakem usmrceno 25 a těžce zraněno 31 osob. Oproti stanoveným předpokladům bylo usmrceno o 19,4 % osob méně, v případě těžce zraněných pak o 29,2 % více osob.



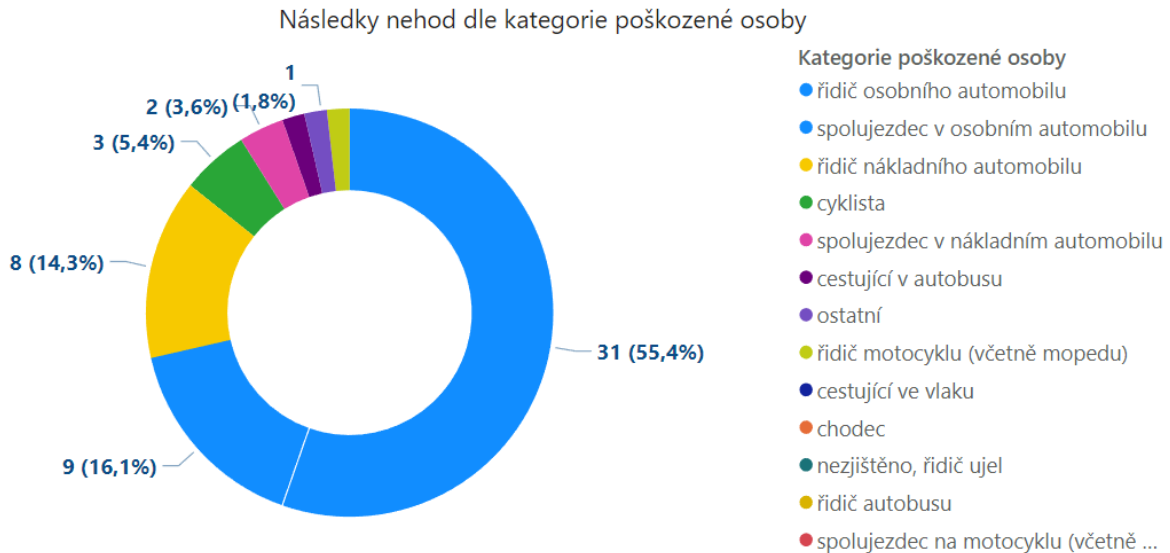
Obrázek 38 Vývoj těžce zraněných osob v důsledku srážky s vlakem ve vztahu k předpokladům Strategie

V období let 2021-2022 bylo v důsledku srážek s vlakem usmrceno (5) a těžce zraněno (8) nejvíce osob v Jihočeském kraji (23 a 62). Nejvíce smrtelných a těžkých následků nehod (44,6 %) bylo evidováno na silnicích III. třídy a na místních komunikacích (42,9 %).



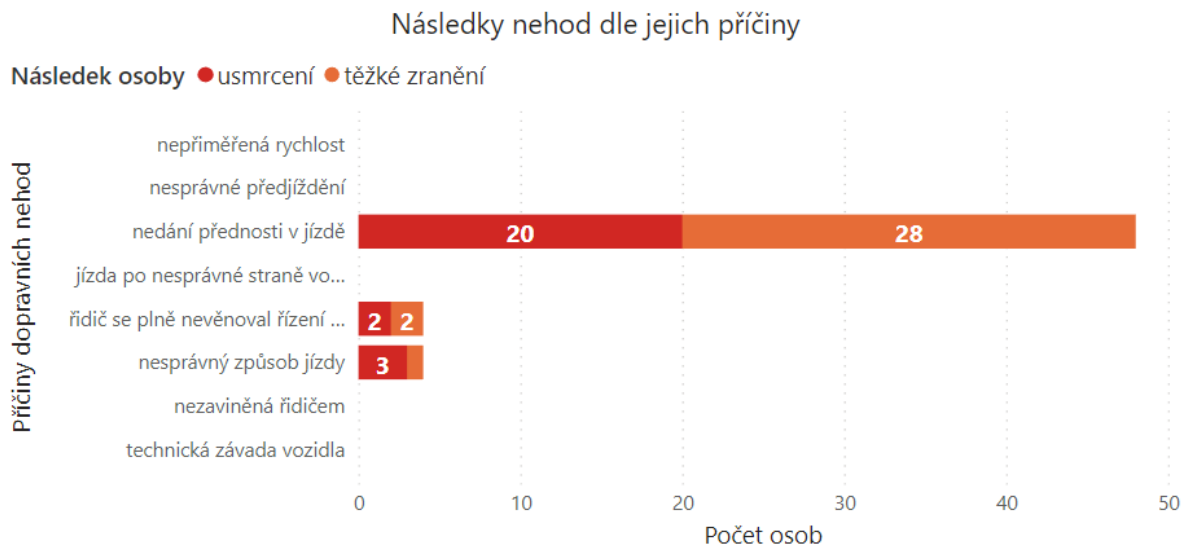
Obrázek 39 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle druhů komunikací v letech 2021-2022

Nejvíce, 55,4 % smrtelných a těžkých zranění při srážkách s vlakem, bylo evidováno u řidičů osobních automobilů, v 16,1 % se jednalo o jejich spolujezdce, ve 14,3 % pak o řidiče nákladních automobilů.



Obrázek 40 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022

V 86 % smrtelných a těžkých následků nehod při srážkách s vlakem bylo příčinou nedání přednosti v jízdě. Nejčteněji zastoupenou věkovou skupinou byly osoby ve věku 55-64 let (12).



Obrázek 41 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle jejich příčiny v letech 2021-2022



7. Vozidlový park

Průměrné stáří osobních automobilů, kterých je v ČR registrováno více než 6,4 milionů, se v roce 2022 zvýšilo na 15,93 let. Na tomto růstu se významně podílí i skladba dovážených ojetých vozidel, z nichž v roce 2022 bylo starších 10 let 53 % vozidel (resp. 24 % starších 15 let).

Průměrné stáří osobních automobilů v rámci vozidlového parku EU bylo 11,8 let dle dostupných údajů z roku 2020, vozidlový park v ČR byl s průměrným stářím 15,3 let o třetinu starší a patřil tak k nejstarším v rámci zemí EU; např. v zemích V4: na Slovensku a v Polsku: 14,3 let, v Maďarsku: 14,2 let.

Průměrné stáří vozidlového parku (2020) v zemích EU/ČR:

- Osobní automobily, 11,8/15,3
- Lehká užitková vozidla (do 3,5 t), 11,9/13,4
- Těžká užitková vozidla (nad 3,5 t), 14,1/17,6
- Autobusy (nad 3,5 t), 12,8/14,6 [14]

Vliv stáří silničních vozidel na BESIP v letech 2021-2022

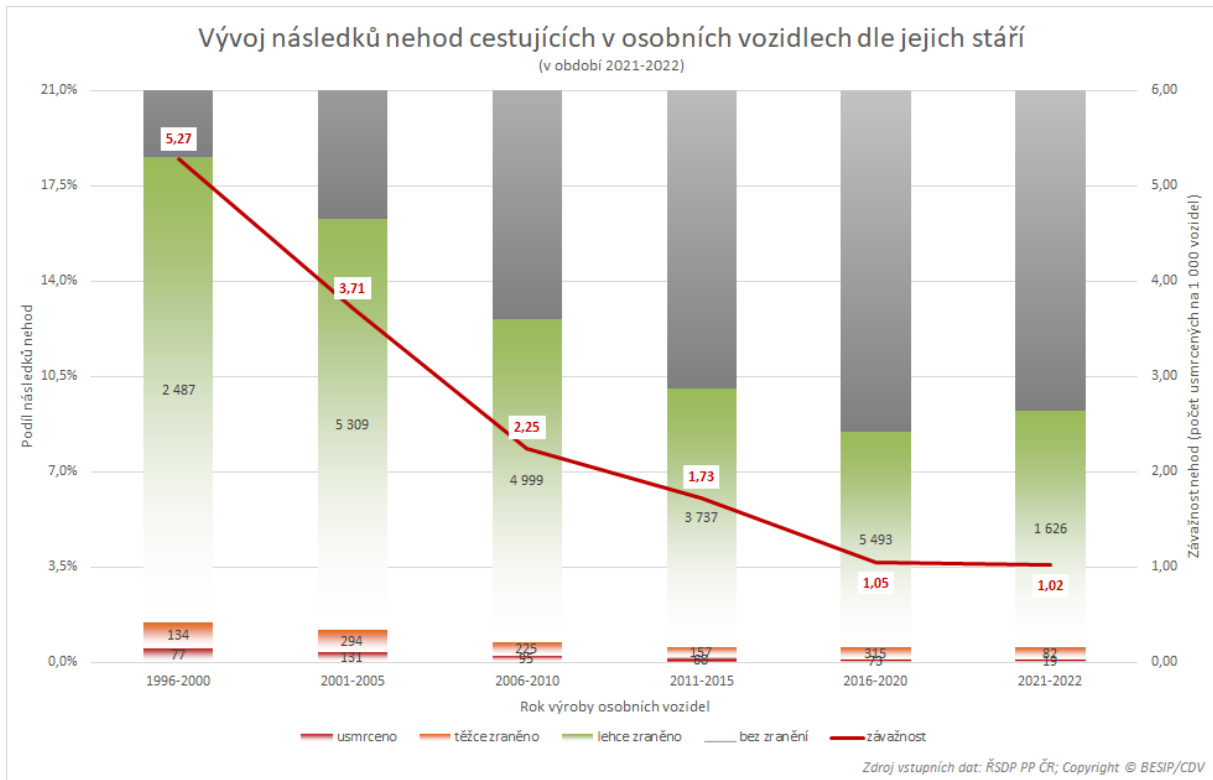
Obdobnou metodikou, která byla použita v článku “Vliv stáří silničních vozidel na bezpečnost silničního provozu” [15], byly analyzovány následky nehodovosti z pohledu cestujících v osobních vozidlech v uplynulých 2 letech.

V období let 2021-2022 bylo evidováno 222 776 osobních vozidel, které byly účastny nehod, při nichž bylo 467 osob usmrceno, 1 220 osob zraněno těžce a 23 854 osob zraněno lehce.

Nehodovost byla pro účely analýzy rozdělena do pětiletých intervalů podle stáří vozidel. Analyzován byl nejen podíl zranění (smrtelných, těžkých a lehkých), ale také závažnost nehod s ohledem na rok výroby osobních vozidel. Vozidla vyrobená do roku 1995 byla zúčastněna v nehodách jen v 0,6 % případů. Obecně platí, že čím starší vozidlo se účastní dopravní nehody, tím vyšší je závažnost nehody. Zatímco u vozidel vyrobených v letech 2016-2020 bylo evidováno 1,05 usmrcených na 1 000 vozidel, u vozidel o 20 let starších (tedy z období 1996-2000) byla evidována 5x vyšší závažnost (5,27 usmrcených na 1 000 nehod). Nejvíce osob bylo usmrceno ve vozidlech vyrobených v letech 2001-2005 (131). Detailní informace jsou obsahem níže uvedeného obrázku 42.

Absolutní data nehodovosti z období 2021-2022 jsou ovlivněna postupnou registrací nových vozidel v uvedeném období. Nejvíce nehod tak v tomto období bylo evidováno s účastí osobních vozidel vyrobených v roce 2019 (16 173).





Obrázek 42 Vývoj následků nehod cestujících v osobních vozidlech dle jejich stáří (v období 2021-2022)



8. Závěr

8.1 Plnění strategických cílů

V důsledku dopravních nehod bylo na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022 usmrceno 454 osob (meziročně -3,4 %), 1 734 osob bylo zraněno těžce (+6,8 %) a 22 452 lehce (+9,1 %). V případě usmrčených osob se jedná o historicky nejnižší počet.

Strategie BESIP, která má za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR mezi rokem 2030 a průměrem let 2017-2019 o 50 %, předpokládala pro rok 2022 maximálně 468 usmrčených a 2 007 těžce zraněných osob. Z výše uvedeného vyplývá, že tyto vytýčené strategické cíle byly splněny. Usmrčených osob bylo oproti předpokladům evidováno o 14 méně (-3 %), těžce zraněných o 273 méně (-14 %). V úvodních dvou letech účinnosti Strategie BESIP bylo v České republice usmrceno 924 a těžce zraněno 3 358 osob, oproti předpokladům bylo evidováno o 46 usmrčených osob méně (-5 %), těžce zraněno pak o 799 osob méně (-19 %).

8.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR

Česká republika patřila v roce 2022 s 50 usmrčenými osobami na 1 milion obyvatel spolu s Maltou na dělené 16. místo, když za evropským průměrem zaostala o 9 %. Ze zemí V4 bylo v roce 2022 evidováno méně usmrčených na Slovensku (46), naopak více v Polsku (51) a Maďarsku (56).

8.1.2 Plnění v krajích

V úvodních dvou letech účinnosti Strategie se nedařilo stanovené předpoklady v oblasti usmrčených osob plnit ve 4 krajích: Zlínském (+41 %), Královéhradeckém (+28 %), Ústeckém (+9 %) a Středočeském kraji. V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v Hl. m. Praze (+18 %) a Karlovarském kraji (+18 %). Pozitivně lze v oblasti usmrčených osob hodnotit Moravskoslezský (-23 %), Liberecký (-20 %) a Jihomoravský (-18 %), v případě těžce zraněných pak Zlínský (-40 %), Liberecký (-39 %) a Pardubický kraj (-38 %). Extrémní případ Zlínského kraje lze interpretovat tak, že závažné nehody byly, bohužel, čteněji zastoupeny v případě smrtelných následků.

8.2 Plnění klíčových ukazatelů

V rámci Strategie BESIP bylo sledováno 32 klíčových ukazatelů, které jsou členěny do 4 skupin: infrastruktura (I), následky (N), příčiny (P) a viníci (V). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: seniorů, cyklistů, nepřiměřené rychlosti, srážek se stromy, nepřipoutaných osob a motocyklistů. Téměř pětinnový relativní rozdíl mezi předpoklady a realitou byl evidován u cyklistů (+19,7 %) a staršími řidiči jako viníky (+19,7 %), naopak pozitivně lze hodnotit bilanci fatálních nehod zaviněných mladými řidiči (-31,4 %). V případě osob těžce zraněných byly téměř všechny ukazatele pod hodnotami předpokladů, vyjma srážek s vlakem (+29,1 %).

Zejména na ukazatele, které nebyly plněny, by měla být upřena pozornost jak v oblasti prevence/represe, tak např. při tvorbě akčních plánů pro další období.



8.4 Doporučení

Přestože hodnotíme zatím jen první pětinu aktuální dekády, byly v této informaci identifikovány oblasti, na které se doporučujeme zaměřit v průběhu roku 2023 a dále. Konkrétní opatření je pak vhodné zakomponovat do budoucích akčních plánů. V oblasti KPI se jedná zejména o:

- **cyklisty,**
- **starší řidiče a seniory,**
- **srážky se stromem,**
- **nepřipoutané osoby,**
- **motocyklisty,**
- **nepřiměřenou rychlost,**
- **řidiče nákladních automobilů.**

V případě cyklistů je nutné dále reflektovat zvyšující se počet/podíl **elektrokol a elektrokoloběžek**, v roce 2022 se cyklisté na elektrokolech podíleli na nehodovosti cyklistů 13 %, v případě elektrokoloběžek činil podíl na nehodovosti koloběžek již 69 % - bližší informace viz kapitola 5.1. Zacílení aktivit BESIP, PČR, ČAP a dalších subjektů na tuto oblast je proto i nadále velmi žádoucí.

Doporučujeme akcentovat problematiku **ujetí z místa nehody**, kdy v uplynulých 2 letech bylo takových nehod evidováno 36 061. Přestože se většinově jednalo „jen“ o nehody s hmotnou škodou, došlo takto k usmrcení 17 osob (6 chodců, 4 cyklistů, 4 řidičů osobních automobilů a 3 motocyklistů), dalších 43 osob bylo zraněno těžce a 961 lehce.

Vinou mladých řidičů přišlo v posledních 4 letech každoročně o život méně osob - vloni 52, což bylo historicky nejméně. I přes tento pozitivní trend a plnění předpokladů Strategie však počet smrtelných a těžkých následků na počet řidičů v dané věkové kategorii identifikuje mladé řidiče ve věku 18-24 let jako nejrizikovější skupinu – viz kapitola 5.1.

Přestože je současná doba velmi složitá, doporučujeme rovněž komunikovat téma obnovy vozidlového parku, kdy **stáří vozidel má prokazatelný vliv na následky dopravních nehod**. V kapitole 7.1 je tento vliv kvantifikován na nehodách v letech 2021-2022 z pohledu cestujících ve vozidlech.

Formou preventivních, ale i represivních aktivit je žádoucí zaměřit se lokálně na kraje, které významným způsobem neplnily v uplynulém období vytyčené cíle. Jedná se především o kraje Zlínský, Královéhradecký, Ústecký a hl. m. Praha.

Z pohledu informace jsou jednoznačně identifikovány problémové KPI (nejen) v uvedených krajích. K dispozici je také detailní informace o plnění strategických cílů na úrovni ORP a obcí. Na webu www.cdv.cz/vizenula je každý měsíc aktualizována Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů, kde mimo národní úroveň je sledován také vývoj na úrovni krajů. Tento podklad využívají jak KK BESIP, tak krajská ředitelství Policie ČR k plánování dopravně bezpečnostních akcí, zacílených právě na negativní klíčové ukazatele.



V zájmu státu, kraje, obcí a dalších zodpovědných subjektů by mělo být předcházet dopravním nehodám a realizovat taková dopravně-bezpečnostní opatření, která budou efektivní a povedou nejen ke snížení počtu a následků dopravních nehod, nižším nákladům a zatížení rozpočtu, ale především k tomu nejdůležitějšímu, a to záchraně lidských životů. Proto byl v roce 2022, v souladu s opatřením č. 44 akčního plánu Strategie, vytvořen manuál best practice pro zpracování krajských strategií BESIP, koordinaci bezpečnosti silničního provozu v regionu a možnosti financování opatření v oblasti BESIP. Tento dokument pomůže krajům vytvořit takové podmínky, aby v roce 2050 na jejich území nebyla na následky dopravních nehod usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba. [19]



8.4.1 Poskytování příspěvků SFDI

SFDI pokračuje v poskytování příspěvků na financování akcí ve městech a obcích v oblasti zvyšování bezpečnosti a bezbariérových chodníků, cyklostezek a křížení místních a účelových komunikací.

Od roku 2000 bylo na tyto účely poskytnuto přes 3 tisíce příspěvků jednotlivým městům a obcím v celkovém objemu přes 13 miliard Kč. V roce 2022 bylo k financování schváleno 155 akcí na bezbariérové chodníky za 885,5 mil. Kč, 55 akcí na výstavbu cyklostezek za 560,4 mil. Kč, 16 akcí na křížení místních a účelových komunikací za 334 mil. Kč a 35 akcí na odstranění nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy za 91,5 mil. Kč. [11]

Příklady podpor SFDI z oblasti BESIP:

- Zvyšování bezpečnosti, bezbariérové úpravy chodníků
- Cyklostezky, cyklopruhy
- Mimoúrovňové křížení s nadřazenou infrastrukturou
- Bezpečnost na silnicích II. a III. třídy

8.5 VIZE NULA

Filozofie **VIZE NULA** považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný**



system, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Historické konsekvence a provázanost VIZE NULA se strategickými dokumenty jsou shrnuty na stránce www.cdv.cz/vizenula. [6]

Společnost není ochotna akceptovat smrtelné úrazy na pracovištích, v letecké či železniční dopravě.
Proč by pak měla být silniční doprava výjimkou?



Přílohy

Příloha 1: Plnění strategických cílů v ORP a obcích

Seznam obrázků

Obrázek 1 Ukázky sdílených videí na YouTube kanále SO BESIP MD v roce 2022	4
Obrázek 2 Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021-2030 [6] ..	9
Obrázek 3 Počet usmrcených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU v roce 2022 [12]..	10
Obrázek 4 Vizualizace fatálních následků dopravních nehod v zemích EU [6]	14
Obrázek 5 Vývoj usmrcených osob vs. předpoklady Strategie [6]	15
Obrázek 6 Vývoj těžce zraněných osob vs. předpoklady Strategie [6].....	16
Obrázek 7 Matice kolizních partnerů - počet usmrcených osob v období 2021-2022.....	16
Obrázek 8 Matice kolizních partnerů - počet těžce zraněných osob v období 2021-2022	17
Obrázek 9 Smrtelné následky nehod v roce 2022 z pohledu pohlaví muži-ženy [7].....	17
Obrázek 10 Těžká zranění nehod v roce 2022 z pohledu pohlaví muži-ženy [7]	18
Obrázek 11 Ukázka filtrování osob dle pohlaví v aplikaci Dopravní nehody v ČR [7]	19
Obrázek 12 Transpozice Strategie BESIP 2021-2030 z národní, přes krajskou až po místní úroveň [1]	20
Obrázek 13 Vývoj usmrcených osob ve Zlínském kraji [6]	22
Obrázek 14 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v roce 2022	23
Obrázek 15 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v roce 2022	24
Obrázek 16 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v roce 2022	25
Obrázek 17 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v roce 2022	26
Obrázek 18 Nehodovost elektrokol a elektrokoloběžek v České republice v období let 2012-2022 [18]	29
Obrázek 19 Vývoj počtu usmrcených osob vinou starších řidičů [6].....	30
Obrázek 20 Relativní počet nehod a následků zaviněných řidiči motorových vozidel dle věkových kategorií v letech 2021-2022	30
Obrázek 21 Relativní srovnání zaviněných následků nehod vztažených k počtu řidičů dle věkových kategorií v letech 2021-2022	31
Obrázek 22 Smrtelná následky nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) dle kategorií osob v období 2021-2022	33
Obrázek 23 Příčiny smrtelných následků nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) v letech 2021-2022	34
Obrázek 24 Smrtelné následky nehod na dálnicích v letech 2021-2022 [7]	35
Obrázek 25 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022.....	35
Obrázek 26 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle jejich příčiny v letech 2021-2022	36
Obrázek 27 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022	36
Obrázek 28 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2022	37

Obrázek 29 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022.....	37
Obrázek 30 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2022.....	38
Obrázek 31 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022.....	38
Obrázek 32 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle jejich příčiny v letech 2021-2022	39
Obrázek 33 Relativní počet smrtelných a těžkých zranění vztažených k dopravnímu výkonu v letech 2021-2022	40
Obrázek 34 Vývoj usmrcených osob v důsledku srážky se stromem ve vztahu k předpokladům Strategie	41
Obrázek 35 Závažnost nehod při srážkách se stromem v jednotlivých krajích v letech 2021-2022	41
Obrázek 36 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022.....	42
Obrázek 37 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle jejich příčiny v letech 2021-2022.....	42
Obrázek 38 Vývoj těžce zraněných osob v důsledku srážky s vlakem ve vztahu k předpokladům Strategie	43
Obrázek 39 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle druhů komunikací v letech 2021-2022	43
Obrázek 40 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2022.....	44
Obrázek 41 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle jejich příčiny v letech 2021-2022.....	44
Obrázek 42 Vývoj následků nehod cestujících v osobních vozidlech dle jejich stáří (v období 2021-2022).....	46

Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled počtu akcí s účastí KK BESIP podle zaměření v jednotlivých krajích.....	7
Tabulka 2 Vývoj nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu v období 2017-2022 [5].....	8
Tabulka 3 Počet usmrcených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU.....	11
Tabulka 4 Plnění strategických cílů v období 2021-2022 v jednotlivých krajích [6].....	21
Tabulka 5 Plnění strategických cílů v roce 2022 v jednotlivých krajích [6]	22
Tabulka 6 Plnění Strategie v oblasti klíčových ukazatelů v období let 2021-2022 [6]	28
Tabulka 7 Plnění Strategie v oblasti infrastrukturních KPI v období let 2021-2022 [6]	33



Použité zdroje

- [1] MD. Strategie BESIP 2021-2030. Ministerstvo dopravy ČR ©2020. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
- [3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [4] European Transport Safety Council (ETSC)
- [5] CDV. Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2022. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nub>
- [6] CDV. VIZE NULA. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2022. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>
- [7] CDV. Dopravní nehody v ČR. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2022. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz>
- [8] CSPSD. Zpráva o činnosti koordinačního pracoviště BESIP za rok 2022.
- [9] Fond zábrany škod. Podpořené projekty 2022. Dostupné z: <https://www.fondzabranyskod.cz/podporene-projekty/2022/ostatni-projekty-2022>
- [10] ŠRAGOVÁ, Eva, ŠÍPEK, Martin, KADULA, Lukáš, TECL, Jan, 2022. Analýza používání bezpečnostních pásů v České republice. Silniční obzor. 83(12)29-34. ISSN 0322-7154.
- [11] SFDI. 2023. Výbor SFDI schválil pravidla na financování akcí formou příspěvků na rok 2023.
- [12] BESIP v EU: počet mrtvých nižší než před pandemií, ale pokrok stále příliš pomalý | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Výzkum v dopravě | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [online]. Copyright © 2023 [cit. 23.02.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/besip-v-eu-pocet-mrtvych-nizsi-nez-pred-pandemii-ale-pokrok-stale-prilis-pomaly>
- [13] Road Safety Annual Report 2022 | ITF. Home | ITF [online]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/road-safety-annual-report-2022>
- [14] ACEA: Automobile Industry Pocket Guide 2022-2023. Dostupné z: <https://www.acea.auto/publication/automobile-industry-pocket-guide-2022-2023/>
- [15] KADULA, Lukáš, BÍLEK, Tomáš, BUCSUHÁZY, Kateřina, 2021. Vliv stáří silničních vozidel na bezpečnost silničního provozu. Traffic Forum. 5(1), 108-118. ISSN 2454-101X.
- [16] GČP index [online]. Dostupné z: <https://www.gcpindex.cz/>
- [17] KADULA, Lukáš, BUCSUHÁZY, Kateřina, ZŮVALA, Robert, ŠRAGOVÁ, Eva, 2022. Smrtelné následky nehod na elektrokolech v České republice. Silniční obzor. 83(7-8), 35-40. ISSN 0322-7154.
- [18] ČAP: Stoupá počet „elektro“ nehod, především na koloběžkách. Pro ty silné se v roce 2024 změní pravidla. 2023. [online]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/128916-stoupa-pocet-elektro-nehod-predevsim-na-kolobezkach-pro-ty-silne-se-v-roce-2024-zmeni-pravidla>
- [19] CDV. BEST PRACTICE pro zpracování krajských strategií BESIP. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2022.
- [20] European Commission publishes key indicators of road safety in Europe. [online]. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-publishes-key-indicators-road-safety-europe-2023-03-30_en





Copyright © 2023 | Všechna práva vyhrazena
Samostatné oddělení BESIP
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

